

Motion till riksdagen
2025/26:3175
av **Nooshi Dadgostar m.fl. (V)**

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen anvisar anslagen för 2026 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt förslaget i tabell 1 i motionen.

Anslagsfördelning

Tabell 1 Anslagsförslag för 2026 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	46 386 804	587 500
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 327 971	20 000
1:3 Trafikverket	6 531 201	300 000
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	353 808	±0
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	85 284	±0
1:6 Ersättning avseende flygplatser	662 013	−318 000
1:7 Trafikavtal	1 055 000	99 000
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557	±0
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	88 896	±0
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	1 000 000	±0
1:11 Trängselskatt i Stockholm	2 024 325	±0
1:12 Transportstyrelsen	2 704 834	−10 000
1:13 Trafikanalys	80 268	±0
1:14 Trängselskatt i Göteborg	939 330	±0
1:15 Sjöfartsstöd	1 600 000	±0
1:16 Internationell tågtrafik	65 000	±0
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	346 000	±0

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:18 Lån till körkort	466	120 000
1:19 Obemannad luftfart	30 000	±0
2:1 Post- och telestyrelsen	318 763	±0
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	106 278	±0
2:3 Grundläggande betaltjänster	25 037	±0
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	153 844	±0
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 323 814	±0
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	295 385	±0
2:7 Digital förvaltning	169 894	±0
99:1 Sverigebiljett	±0	2 500 000
99:2 Utbildningssatsning järnväg och sjöfart	±0	80 000
99:3 Gotlandstrafiken	±0	250 000
99:4 Konverteringsstöd för begagnade bilar	±0	100 000
99:5 Pott för stärkt cykelinfrastruktur	±0	30 000
Summa	106 704 772	3 758 500

1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Investeringar i ny infrastruktur måste riktas till klimatvänliga transportslag. Vänsterpartiet vill därför stärka trafiksystemet genom att införa ett statligt investeringsstöd. Syftet med investeringsstödet är att säkerställa hållbara infrastruktursatsningar, t.ex. genom utbyggnad av kollektivtrafiken och övergång till fossilfria fordon.

Inom ramen för försvarsuppgörelsen har Vänsterpartiet fått igenom att 50 miljarder kronor ska avsättas till civil infrastruktur. Vänsterpartiet kommer i de fortsatta samtalen driva att 4 miljarder kronor av dessa medel ska gå till investeringar som stärker infrastrukturen, med fokus på hållbara och kostnadseffektiva lösningar. För vidare läsning om vår satsning, se Vänsterpartiets budgetmotion för 2026 (mot. 2025/26:2792).

Vänsterpartiet vill även inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet som kan ta ett helhetsansvar för kollektivtrafiken i hela landet. Myndighetens syfte blir att skapa likvärdighet, möjliggöra ökad kollektivtrafik i linje med 4 av 10-målet och se till att de nationella klimatmålen på området uppnås. Myndigheten får även till uppgift att hantera Sverigebiljetten och inrätta ett nationellt biljettsystem. Vänsterpartiet avsätter därför 20 miljoner kronor för att påbörja arbetet med att inrätta en sådan myndighet.

Vidare spelar Sjöfartsverket en viktig roll, inte minst inom det civila försvaret. De ska se till att samhällsviktig verksamhet upprätthålls under minst 90 dagar vid höjd beredskap och ytterst krig. Sjöfartsverkets finansiering är en knäckfråga som måste lösas och sjöfartens utmaningar måste hanteras på systemnivå.

Vänsterpartiet har sedan gammalt flera förslag för att hantera Sjöfartsverkets ekonomi. Vi vill t.ex. göra om verket från ett affärsverk till en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav. Vi har även ett förslag om att fyra nya isbrytare ska finansieras inom ramen för nationell plan, där det också införs ett anslag med full kostnadstäckning för drift och underhåll av isbrytare.

Utöver våra befintliga förslag så avsätter Vänsterpartiet 250 miljoner kronor till anslaget, dvs. 67,5 miljoner kronor mer än regeringen. Vi kombinerar satsningen med

ett krav om att slopa avkastningskravet fram till att Sjöfartsverket blivit en förvaltningsmyndighet.

Slutligen är även stadsmiljöavtalen ett viktigt styrmedel för att uppnå Sveriges klimatmål. I den nationella planen för transportsystemet 2022–2033 finns 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen mellan 2022 och 2027. Men denna miljard håller regeringen på att avveckla. Vänsterpartiet motsätter sig det och föreslår istället att satsningen förlängs och utökas med 500 miljoner kronor 2026.

Sammantaget tillför Vänsterpartiet 587,5 miljoner kronor mer till anslaget för 2026, jämfört med regeringen.

1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

För att klara av klimatomställningen måste järnvägsinfrastrukturen fungera i hela landet. Det eftersatta underhållet påverkar både person- och godstransporter. Det är nödvändigt att återställa allmänhetens och näringslivets förtroende för järnvägstrafiken. Att åtgärda brister i och öka robustheten av järnvägsinfrastrukturen är en viktig del av detta. Inom ramen för försvarsuppgörelsen har Vänsterpartiet fått igenom att 50 miljarder kronor ska avsättas till civil infrastruktur. Vänsterpartiet kommer i de fortsatta samtalen driva att 3 miljarder kronor av dessa medel ska gå till investeringar för att åtgärda underhållsskulden på både regionala banor och stambanor. För vidare läsning om vår satsning, se Vänsterpartiets budgetmotion för 2026 (mot. 2025/26:2792).

Svensk järnväg är en av världens mest avreglerade järnvägar. Avregleringen skulle öka effektiviteten, ge lägre kostnader och bättre kvalitet – men så har det inte blivit. Efter avregleringen har vi fått ett fragmenterat järnvägssystem där överblick och helhetsansvar saknas. För att på allvar hantera detta föreslår Vänsterpartiet att järnvägsunderhållet ska återtas i offentlig regi. Problemet på svensk järnväg är ett systemfel. Så länge det systemfelet inte åtgärdas så kommer problemen att kvarstå. Vänsterpartiet avsätter därför 20 miljoner kronor för att påbörja återtagandet av den statliga kontrollen och underhållet av järnvägen.

1:3 Trafikverket

Regeringen föreslår ytterligare besparingar på 300 miljoner kronor för Trafikverkets förvaltningsanslag. Förslaget har bl.a. fått kritik från fackförbundet ST. Vänsterpartiet avvisar den här besparingen, eftersom regeringen varken har motiverat åtgärden eller klargjort vad besparingarna faktiskt ska omfatta.

Vänsterpartiet tillför 300 miljoner kronor mer till anslaget för 2026, jämfört med regeringens förslag.

1:6 Ersättningar avseende flygplatser

Vänsterpartiet förstår och instämmer i behovet av beredskapsflygplatser. På flera platser bidrar även flyget till tillgängligheten, särskilt i områden där alternativen är få eller res-tiderna långa. För tidskritiska transporter, som t.ex. sjukvård eller räddningsinsatser, kan flyget vara helt avgörande. Beredskapsflygplatser fyller därigenom en viktig funktion för både människors trygghet och samhällets beredskap.

Däremot vill Vänsterpartiet inte främja kommersiell drift av flygplatser med skattepengar under pågående klimatkris. Fokus för flyget behöver skifta från ständigt ökat flygande till samhällsnytta och att identifiera samt upprätthålla de mest värdefulla förbindelserna, så att flyget förblir tillgängligt för de personer och regioner som är mest beroende av flyget.

Förra året dubblerades stödet till icke-statliga flygplatser. I år föreslår regeringen ytterligare en ökning, utan att ställa några klimat- eller miljökrav kopplat till ersättningen. Förslaget kritiserar också av Naturskyddsföreningen.

Vänsterpartiet vill att resurserna istället prioriteras till mer hållbara transportslag. Framförallt behöver den svenska järnvägen stora investeringar för att kunna byggas ut, öka kapaciteten och minska den höga underhållsskulden.

Vänsterpartiet avvisar regeringens höjning på 318 miljoner kronor i driftstöd till icke-statliga flygplatser.

1:7 Trafikavtalen

Trafikavtal tecknas för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet i hela landet och rör tillgänglighet till samhällsviktig service. I mitten av oktober 2024, endast två månader innan trafikstart för 2025, meddelade Trafikverket att de saknar budgetutrymme 2025 för att täcka trafikavtalen och därmed även saknar medel för att fullt ut betala för den tillgänglighet som identifierats som prioriterad att upprätthålla. Det senaste året har nattågstrafiken mellan Göteborg–Umeå samt Göteborg och Jämtland lagts ned. För närvarande saknar nattågen Stockholm–övre Norrland anbud, vilket gör att även denna sträcka riskerar att läggas ned.

Anslaget måste ökas inför 2026. Underfinansieringen av trafikavtalen innebär i praktiken en kostnadsförskjutning från staten till regionerna. I sitt budgetunderlag konstaterar Trafikverket att man med oförändrad anslagsnivå inte kan ersätta de regionala kollektivtrafikhuvudmännen för redan upphandlad trafik. Det innebär att regionerna själva måste bära kostnaden om trafiken ska upprätthållas, vilket kommer ha stor inverkan på tillgängligheten i främst norra Sverige. Vänsterpartiet vill även att trafikavtalen ska indexeras, för att ge förutsägbarhet och långsiktig stabilitet. Läs mer om förslaget i vår motion Transporteffektivt och hållbart samhälle (mot. 2025/26:2780).

För att säkerställa ett hållbart resande där vi binder samman landet behöver staten alltså få ökad förmåga att upphandla både tåg- och bussförbindelser. Vänsterpartiet föreslår därför en utökning av Trafikverkets anslag för trafikavtal på totalt 250 miljoner kronor, dvs. 99 miljoner kronor mer än regeringens förslag för 2026.

1:12 Transportstyrelsen

Regeringen driver på för fler direktlinjer till Arlanda. Det är en problematisk och kort-siktig åtgärd mitt under pågående klimatkris. Fokus borde istället ligga på att snarast avveckla Bromma flygplats, som redan har tappat sin betydelse. När BRA slutade trafikera Bromma i september 2024 så förlorade Bromma 90 procent av sin flygtrafik. Kvarvarande flyg kan enkelt flyttas över till Arlanda. Genom att samla flygen på Arlanda frigörs resurser och förutsättningarna för att utveckla flygplatsen på lång sikt förbättras. Läs mer om Vänsterpartiets förslag på att avveckla Bromma flygplats i vår motion Transporteffektivt och hållbart samhälle (mot. 2025/26:2780).

Samtidigt ser vi också att underhållsskulden i den svenska järnvägen växer med miljardbelopp. Järnvägsnätet är i stort behov av investeringar och medlen borde istället satsas på hållbara transportslag som gynnar både miljön och resenärerna.

Vänsterpartiet avvisar 10 miljoner kronor för aktivt arbete för fler direktlinjer till Arlanda.

1:18 Lån till körkort

Att ta körkort är dyrt. Det är en oöverkomlig utgift för många, men samtidigt kräver många jobb att du har just ett körkort. Därför vill Vänsterpartiet att det fortsatt ska gå att låna till ett personbilskörkort vid godkända trafikskolor via CSN. Vänsterpartiet tillför därför 80 miljoner kronor för ändamålet.

Vänsterpartiet vill även utveckla satsningen till att också omfatta körkort för tung trafik. Hela trafik- och infrastrukturbranschen, inklusive kollektivtrafiken, saknar personal. Det är brist på personal inom i princip alla yrkesgrupper och prognosen är att personalbristen kommer öka ytterligare på grund av pensionsavgångar. För att stimulera fler personer att ta körkort för tung trafik och säkra framtiden för kollektivtrafiken föreslår Vänsterpartiet ytterligare en satsning om 40 miljoner kronor för möjligheten att ta CSN-lån för C- och D-körkort.

Sammantaget tillför Vänsterpartiet 120 miljoner kronor till anslaget för 2026, jämfört med regeringens förslag.

Nytt anslag: Sverigebiljett

Staten har ett övergripande ansvar för att kollektivtrafiken fungerar på ett tillförlitligt, samhällsnyttigt och kostnadseffektivt sätt. Vänsterpartiet vill därför införa en gemensam Sverigebiljett för all regional kollektivtrafik i hela Sverige. Sverigebiljetten innebär att vi har ett kort som fungerar likadant i hela landet, istället för en mängd olika regionala system med dithörande olika taxor, appar och zonindelningar. Satsningen genomförs stegvis, genom att först införa ett nationellt biljettsystem och under ledning av en nationell kollektivtrafikmyndighet, för att säkerställa en smidig och samordnad implementering. En Sverigebiljett kommer kosta 450 kronor.

Kollektivtrafiken är en avgörande faktor för klimatomställningen och viktig för hushållens ekonomi. Prisutvecklingen inom kollektivtrafiken har varit oproportionerlig under lång tid. Biljettpriserna har skenat och är i dag långt över priset på drivmedel eller konsumentprisindex. Förslaget beskrivs närmare i vår motion Transporteffektivt och hållbart samhälle (mot. 2025/26:2780).

Vänsterpartiet avsätter 2,5 miljarder kronor (halvårsvis) 2026 för detta ändamål.

Nytt anslag: utbildningssatsning järnväg och sjöfart

Det finns ett stort behov av att rusta och bygga ut järnvägen. Samtidigt råder det brist på personal som kan göra detta. Även inom sjöfarten råder det stor arbetskraftsbrist. Det behövs en stor utbildningssatsning för att få fler att söka sig till yrken inom järnväg och sjöfart. Det behöver också finnas möjlighet till vidareutbildning och kompetensutveckling.

Vänsterpartiet avsätter 80 miljoner kronor 2026 för detta ändamål.

Nytt anslag: Gotlandstrafiken

Frakt- och biljettpriser för färjetrafiken till och från Gotland har ökat kraftigt. Det behövs förutsättningar att begränsa eller undvika ytterligare prishöjningar för färjeresenärer som reser till och från Gotland. Gotland måste få lika bra förutsättningar som alla andra regioner i Sverige. Förslaget beskrivs närmre i Vänsterpartiets motion Transporteffektivt och hållbart samhälle (mot. 2025/26:2780).

Vänsterpartiet avsätter 250 miljoner kronor för 2026.

Nytt anslag: Konverteringsstöd för begagnade bilar

Vänsterpartiet föreslår att en konverteringspremie utbetalas till de som konverterar befintlig fossildriven bil till drift med förnybara bränslen som etanol och biogas. Vi föreslår en premie på minst 3 000 kronor för stöd till kostnad för åtgärd samt besiktning vid etanolkonvertering. För bilar yngre än tio år är konverteringskostnaden högre för bilägaren och av detta skäl stiger premien med 1 000 kronor för varje år som bilen är yngre än tio år. Maximalt stöd för etanolkonvertering kan därmed uppgå till en summa av 12 000 kronor. För att efterkonvertera en bensinbil till biogasdrift föreslås en premie på minst 15 000 kronor. Maximalt stöd för efterkonvertering till biogasdrift kan därmed uppgå till 24 000 kronor enligt vårt förslag.

Vänsterpartiet föreslår att 100 miljoner kronor anslås Transportstyrelsen till konverteringsstöd för begagnade bilar för 2026.

Nytt anslag: Stärkt cykelinfrastruktur

Cykeln är en central del i omställningen och forskning visar att det är samhälls-ekonomiskt effektivt att genomföra cykelinvesteringar. Det är viktigt att cykelinfrastrukturen hänger samman lokalt och regionalt. Vänsterpartiet vill införa en nationell cykelstrategi samt bygga ut cykelinfrastrukturen och erbjuda moderna och säkra cykelbanor framförallt på landsbygden för att fler ska vilja och kunna välja cykeln. Vi avsätter därför en pott som kommunerna kan söka medel ur i syfte att bygga ut och underhålla cykelbanor. På så sätt kan vi genom statlig medfinansiering stärka cykelinfrastrukturen.

Vänsterpartiet avsätter 30 miljoner kronor 2026 för detta ändamål.

Nooshi Dadgostar (V)

Andrea Andersson Tay (V)

Tony Haddou (V)

Andreas Lennkvist Manriquez (V)

Samuel Gonzalez Westling (V)

Lotta Johnsson Fornarve (V)

Isabell Mixter (V)

Vasiliki Tsouplaki (V)

Malin Östh (V)