

Utgiftsområde 22

Kommunikationer

Utgiftsområde 22 – Kommunikationer

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Utgiftsområde 22 Kommunikationer.....	7
2.1	Omfattning.....	7
2.2	Utgiftsutveckling.....	7
2.3	Skatteutgifter	9
2.4	Mål för utgiftsområdet.....	9
3	Transportpolitiken.....	11
3.1	Mål för utgiftsområdet.....	11
3.1.1	Transportpolitikens övergripande mål.....	11
3.2	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder.....	11
3.3	Resultatredovisning.....	12
3.3.1	Transportpolitikens övergripande mål.....	12
3.3.2	Funktionsmål – tillgänglighet	13
3.3.3	Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa	23
3.3.4	Redovisning av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033.....	30
3.4	Politikens inriktning	39
3.5	Budgetförslag.....	42
3.5.1	1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	42
3.5.2	1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	55
3.5.3	1:3 Trafikverket.....	59
3.5.4	1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	60
3.5.5	1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur.....	61
3.5.6	1:6 Ersättning avseende flygplatser.....	62
3.5.7	1:7 Trafikavtal	63
3.5.8	1:8 Viss internationell verksamhet.....	65
3.5.9	1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	65
3.5.10	1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	67
3.5.11	1:11 Trängselskatt i Stockholm	68
3.5.12	1:12 Transportstyrelsen	72
3.5.13	1:13 Trafikanalys.....	78
3.5.14	1:14 Trängselskatt i Göteborg	78
3.5.15	1:15 Sjöfartsstöd	82
3.5.16	1:16 Internationell tågtrafik.....	83
3.5.17	1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.	84
3.5.18	1:18 Lån till körkort	84
3.5.19	1:19 Obemannad luftfart.....	85
3.5.20	Sjöfartsverket.....	86
3.5.21	Luftfartsverket	90
3.5.22	Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB.....	94
3.5.23	Öresundsbrokonsortiet.....	95
4	Politiken för informationssamhället	97
4.1	Mål för området	97
4.1.1	Digitaliseringspolitik.....	97
4.1.2	Post.....	97
4.1.3	Grundläggande betaltjänster	97
4.2	Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder.....	97
4.3	Resultatredovisning	99

4.3.1	Fortsatt samma utvecklingstakt men minskat försprång jämfört med övriga EU-länder	99
4.3.2	Postmarknaden fortsätter att förändras	110
4.3.3	Tillgången till grundläggande betaltjänster har försämrats	111
4.4	Regeringens bedömning av måluppfyllelsen	112
4.5	Politikens inriktning	114
4.6	Budgetförslag.....	118
4.6.1	2:1 Post- och telestyrelsen.....	118
4.6.2	2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning.....	121
4.6.3	2:3 Grundläggande betaltjänster.....	123
4.6.4	2:4 Informationsteknik och telekommunikation.....	124
4.6.5	2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation.....	126
4.6.6	2:6 Myndigheten för digital förvaltning	128
4.6.7	2:7 Digital förvaltning	130

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2025 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 75 337 475 000 kronor (avsnitt 3.5.1).
2. Riksdagen godkänner Trafikverkets investeringsplan för 2025–2027 som riktlinje för Trafikverkets samhällsinvesteringar (avsnitt 3.5.1).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2025 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital vid utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage samt det internationella systemet för undervägsavgiften som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 1 800 000 000 kronor (avsnitt 3.5.12).
4. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.5.20).
5. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2025 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.5.20).
6. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2025–2027 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.5.20).
7. Riksdagen godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.5.21).
8. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2025 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.5.21).
9. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2025–2027 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.5.21).
10. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2025 besluta att Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB får ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 6 400 000 000 kronor (avsnitt 3.5.22).
11. Riksdagen bemyndigar regeringen att revidera avtalet om en fast förbindelse över Öresund mellan Sverige och Danmark av den 23 mars 1991 så att en marknadsmässig avgift kan tas ut för statliga garantier som utfärdas till Öresundsbrokonsortiet fr.o.m. 2025. (avsnitt 3.5.23).
12. Riksdagen bemyndigar regeringen att disponera de avgifter som tas ut med stöd av lagen (2024:500) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataförvaltningsförordning (avsnitt 4.6.1).
13. Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2025 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
14. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2025 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom de tidsperioder som anges i tabell 1.2.

Tabell 1.1 Anslagsbelopp

Tusental kronor

Anslag	
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	41 028 989
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 302 196
1:3 Trafikverket	1 539 222
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	194 308
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62 284
1:6 Ersättning avseende flygplatser	296 013
1:7 Trafikavtal	1 006 000
1:8 Viss internationell verksamhet	30 557
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	89 741
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	950 000
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 723 381
1:12 Transportstyrelsen	2 660 987
1:13 Trafikanalys	75 745
1:14 Trängselskatt i Göteborg	745 253
1:15 Sjöfartsstöd	1 550 000
1:16 Internationell tågtrafik	95 000
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	379 000
1:18 Lån till körkort	31 466
1:19 Obemannad luftfart	30 000
2:1 Post- och telestyrelsen	247 926
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	106 278
2:3 Grundläggande betaltjänster	25 037
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	58 844
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	819 014
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	270 297
2:7 Digital förvaltning	129 894
Summa anslag inom utgiftsområdet	94 447 432

Tabell 1.2 Beställningsbemyndiganden

Tusental kronor

Anslag	Beställningsbemyndigande	Tidsperiod
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	161 010 000	2026–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	42 000 000	2026–2038
1:7 Trafikavtal	8 000 000	2026–2035
1:11 Trängselskatt i Stockholm	77 000 000	2026–2060
1:14 Trängselskatt i Göteborg	21 000 000	2026–2040
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	350 000	2026–2029
2:3 Grundläggande betaltjänster	40 000	2026–2029
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	75 000	2026–2027
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	4 348 000	2026–2035
Summa beställningsbemyndiganden inom utgiftsområdet	313 823 000	

2 Utgiftsområde 22 Kommunikationer

2.1 Omfattning

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar Transportpolitik och Politiken för informationssamhället.

I området Transportpolitik ingår infrastruktur- och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. Myndigheter inklusive affärsverk som verkar inom området är Luftfartsverket, Sjöfartsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut, Trafikanalys, Trafikverket och Transportstyrelsen. Bolag med statligt ägande som berörs är AB Svensk Bilprovning, Arlandabanan Infrastructure AB, Green Cargo AB, Infranord AB, Jernhusen AB, SAS AB, SJ AB, Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB, Svevia AB och Swedavia AB.

Politiken för informationssamhället omfattar områdena övergripande frågor om digitalisering och informationsteknik (digitaliseringspolitik), inklusive digitalisering och it inom offentlig förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster. De myndigheter som verkar inom området är Post- och telestyrelsen (PTS) och Myndigheten för digital förvaltning.

2.2 Utgiftsutveckling

Tabell 2.1 Utgiftsutveckling inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	Utfall 2023	Budget 2024 ¹	Prognos 2024	Förslag 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027
Transportpolitik	78 190	83 815	81 640	92 790	103 562	106 986
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	34 173	36 656	33 867	41 029	47 678	49 049
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	33 055	34 982	35 619	40 302	39 296	41 682
1:3 Trafikverket	1 484	1 488	1 477	1 539	6 281	6 395
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	533	533	533	194	194	194
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	62	62	62	62	62
1:6 Ersättning avseende flygplatser	154	298	298	296	311	341
1:7 Trafikavtal	1 005	958	952	1 006	906	1 081
1:8 Viss internationell verksamhet	30	31	30	31	31	31
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	85	87	84	90	92	93
1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	682	785	780	950	1 000	270
1:11 Trängselskatt i Stockholm	1 633	1 521	1 553	1 723	1 912	1 947
1:12 Transportstyrelsen	2 486	3 572	3 578	2 661	2 739	2 781
1:13 Trafikanalys	69	73	74	76	77	79

	Utfall 2023	Budget 2024 ¹	Prognos 2024	Förslag 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027
1:14 Trängselskatt i Göteborg	955	760	780	745	941	951
1:15 Sjöfartsstöd	1 388	1 500	1 500	1 550	1 600	1 700
1:16 Internationell tågtrafik	77	95	66	95	65	
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	277	332	353	379	346	299
1:18 Lån till körkort	30	51	15	31	0	
1:19 Obemannad luftfart	10	30	19	30	30	30
Politiken för informationssamhället	2 217	1 128	1 118	1 657	2 156	2 880
2:1 Post- och telestyrelsen	122	163	162	248	257	282
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	107	121	118	106	106	106
2:3 Grundläggande betaltjänster	18	25	25	25	25	25
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	80	68	67	59	58	58
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 531	365	358	819	1 344	2 019
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	158	172	175	270	281	320
2:7 Digital förvaltning	201	214	212	130	85	70
Totalt för utgiftsområde 22 Kommunikationer	80 407	84 943	82 758	94 447	105 719	109 866

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Tabell 2.2 Förändringar av utgiftsramen 2025–2027 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	82 875	82 875	82 875
Pris- och löneomräkning ²	6 196	8 441	9 257
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	5 112	13 703	16 888
<i>varav BP25³</i>	<i>2 017</i>	<i>7 100</i>	<i>9 794</i>
Volym	50	100	200
Överföring till/från andra utgiftsområden		0	0
Övrigt	215	600	645
Ny utgiftsram	94 447	105 719	109 866

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2024. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2026–2027 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen föreslår att 94 447 miljoner kronor anvisas till utgiftsområde 22 Kommunikationer för 2025. För 2026 beräknas anslagsnivån till 105 719 miljoner kronor och för 2027 till 109 866 miljoner kronor.

Tabell 2.3 Utgiftsram 2025 realekonomiskt fördelad för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2025
Transfereringar ¹	14 133
Verksamhetsutgifter ²	39 560
Investeringar ³	40 754
Summa utgiftsram	94 447

Anm.: Den realekonomiska fördelningen baseras på utfall 2023 samt kända förändringar av anslagens användning.

¹ Med transfereringar avses inkomstöverföringar, dvs. utbetalningar av bidrag från staten till exempelvis hushåll, företag eller kommuner utan att staten får någon direkt motprestation.

² Med verksamhetsutgifter avses resurser som statliga myndigheter använder i verksamheten, t.ex. utgifter för löner, hyror och inköp av varor och tjänster.

³ Med investeringar avses utgifter för anskaffning av varaktiga tillgångar såsom byggnader, maskiner, immateriella tillgångar och finansiella tillgångar.

2.3 Skatteutgifter

Vid sidan av stöd till företag och hushåll på budgetens utgiftssida finns det även stöd på budgetens inkomstsida i form av avvikelser från en enhetlig beskattning, s.k. skatteutgifter. Innebörden av skatteutgifter beskrivs i Förslag till statens budget, finansplan m.m., avsnittet om skattefrågor. Den samlade redovisningen finns i regeringens skrivelse Redovisning av skatteutgifter 2024 (skr. 2023/24:98). I tabell 2.4 redovisas de skatteutgifter som är att hänföra till utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Tabell 2.4 Skatteutgifter inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Miljoner kronor

	2024	2025
Personbefordran, mervärdesskattesats 6 % (E7)	8 090	8 550
Energiskatt på diesel i motordrivna fordon (F1)	7 520	4 310
Energiskatt på fossil bensin utanför reduktionsplikten (F2)	0	0
Energiskattebefrielse för naturgas och gasol som drivmedel (F3)	90	80
Energiskattebefrielse för biodrivmedel utanför reduktionsplikten (F4)	1 610	1 360
Energiskattebefrielse för elförbrukning vid bandrift (F5)	1 080	1 120
Energiskattebefrielse för bränsleförbrukning vid bandrift (F6)	50	40
Energiskattebefrielse för bränsle för inrikes sjöfart (F7)	460	400
Energiskattebefrielse för bränsle för inrikes luftfart (F8)	410	350
Koldioxidskattebefrielse för bränsle vid bandrift (F18)	60	60
Koldioxidskattebefrielse för bränsle för inrikes sjöfart (F19)	610	630
Koldioxidskatt på fossila drivmedel utanför reduktionsplikten (F21)	0	0

Anm.: Inom parentes anges den beteckning för respektive skatteutgift som används i regeringens skrivelse.

Källa: Regeringens skrivelse 2023/24:98.

2.4 Mål för utgiftsområdet

De av riksdagen beslutade målen inom utgiftsområdet är följande:

Transportpolitik

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Utöver det övergripande målet finns ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118).

- Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

Politiken för informationssamhället

Politiken för informationssamhället har tre mål för områdena digitaliseringspolitik (inklusive delmål för elektronisk kommunikation och bredband), postsektorn samt grundläggande betaltjänster.

Digitaliseringspolitik

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter (prop. 2011/12:1 utg.omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). Under detta mål finns två delmål:

- Elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. Elektroniska kommunikationer ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).
- Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband (prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297).

Post

Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045) (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).

Grundläggande betaltjänster

Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55 utg.omr. 22, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

Resultatredovisningar lämnas under respektive avsnitt.

3 Transportpolitiken

3.1 Mål för utgiftsområdet

Riksdagen har beslutat om det övergripande transportpolitiska målet, liksom om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257 och prop. 2012/13:1 utg.omr. 22, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Riksdagen har även beslutat om ett etappmål för inrikes transporter inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010 (prop. 2016/17:146, bet. 2016/17:MJU24, rskr. 2016/17:320). Regeringen beslutade i samband med budgetpropositionen för 2020 att det senare etappmålet från miljömålssystemet även skulle vara ett transportpolitiskt etappmål (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22).

3.1.1 Transportpolitikens övergripande mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmål

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmål

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.

De transportpolitiska målen och Agenda 2030

De transportpolitiska målen bidrar till genomförandet av Agenda 2030 för hållbar utveckling. Det gäller bl.a. följande delmål.

- Halvera antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen (delmål 3.6).
- Skapa hållbara och inkluderande infrastrukturer (delmål 9.1).
- Senast 2030 tillhandahålla tillgång till säkra, ekonomiskt överkomliga, tillgängliga och hållbara transportsystem för alla. Förbättra vägtrafiksäkerheten, särskilt genom att bygga ut kollektivtrafiken, med särskild uppmärksamhet på behoven hos människor i utsatta situationer, kvinnor, barn, personer med funktionsnedsättning samt äldre personer (delmål 11.2).

3.2 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

Regeringen använder huvudsakligen Trafikanalys rapport Uppföljning av de transportpolitiska målen 2024 med bilagor (LI2024/00890) som källa till

uppföljningen av de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen. Om någon annan källa används, specificeras den i texten.

Regeringen använder de centrala indikatorerna nedan för att följa upp målen. Vidare används ytterligare mått i uppföljningen och som underlag för regeringens bedömning, vilket framgår av avsnitt 3.3.

Transportpolitikens övergripande mål

För uppföljning av transportförsörjning i hela landet respektive långsiktig hållbarhet används de centrala indikatorerna nedan för funktionsmålet respektive hänsynsmålet.

För samhällsekonomisk effektivitet används följande centrala indikatorer:

- internaliseringsgrad av trafikens externa kostnader, och
- samhällsekonomisk effektivitet för öppnade statliga infrastrukturobjekt.

Funktionsmål – tillgänglighet

För funktionsmålet används följande centrala indikatorer:

- punktlighet för person- respektive godståg,
- varaktighet i totalstopp i vägnätet,
- tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning, och
- fordonsinnehav respektive körkortsinnehav bland kvinnor respektive män.

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

För hänsynsmålet används följande centrala indikatorer:

- antalet döda respektive allvarligt skadade i trafiken,
- antalet viltolyckor,
- växthusgasutsläpp från inrikes transporter exklusive flyg, och
- överskridanden av miljökvalitetsnormer för kvävedioxid i gaturum.

3.3 Resultatredovisning

3.3.1 Transportpolitikens övergripande mål

Den långsiktiga hållbarheten och transportförsörjningen i hela landet har haft en varierande utveckling

De aspekter i det övergripande målet som gäller transportförsörjning i hela landet respektive långsiktig hållbarhet följs upp genom de centrala indikatorerna samt kompletterande mått för funktionsmålet och hänsynsmålet och redovisas därför under de rubrikerna. De flesta indikatorer har inte förändrats nämnvärt sedan målen antogs medan vissa indikatorer har utvecklats något negativt och vissa något positivt.

Transportförsörjningen är inte fullt ut samhällsekonomiskt effektiv

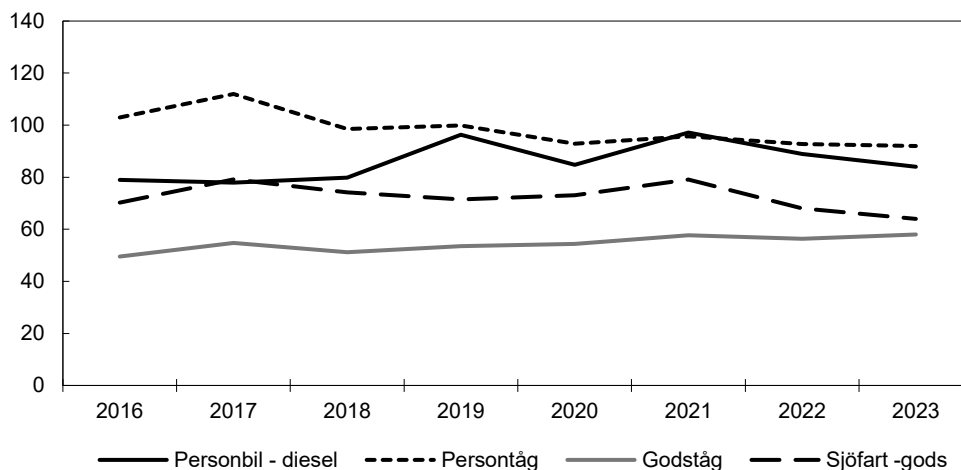
De aspekter av det övergripande transportpolitiska målet som rör samhällsekonomisk effektivitet följs upp med nedan beskrivna centrala indikatorer.

En förutsättning för att transportförsörjningen ska vara samhällsekonomiskt effektiv är att transportköparen betalar för alla kostnader som transporten orsakar. Det gäller inte minst s.k. externa kostnader som uppstår som följd av en transport. Exempel på externa kostnader är kostnader för olyckor, buller, luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser.

Trafikanalys beräknar årligen i vilken utsträckning olika trafikslag betalar för sina externa kostnader, den s.k. internaliseringsgraden. I en promemoria från Trafikanalys (Trafikanalys PM 2023:7) sammanställs hur internaliseringsgraden har utvecklats över tid, där vissa metodförändringar under den aktuella tidsperioden har rensats bort så att andelarna är jämförbara över tid.

Diagram 3.1 Internaliseringsgrad 2016–2023 för olika trafikslag

Procent



Källa: Trafikanalys PM 2023:7 samt efterföljande komplettering för 2023.

I beräkningar av internaliseringsgraden använde sig Trafikanalys fram till 2020 av den koldioxidvärdering som rekommenderades av Trafikverket för det aktuella året. Värderingen var under en längre tid densamma som koldioxidskatten. När Trafikverket 2020 beslutade att kraftigt höja koldioxidvärderingen valde Trafikanalys att tillämpa en lägre värdering i sina beräkningar, men fortfarande högre än koldioxidskatten. Trafikverket beslutade 2024 att sänka koldioxidvärderingen till den nivå som myndigheten bedömer vara nödvändig för att de kostnader som trafikanterna möter ska leda till att gällande klimatmål nås. Det innebär en värdering som succesivt höjs. I de beräkningar som redovisas i diagram 3.1 utgörs koldioxidvärderingen för hela perioden 2016–2023 av koldioxidskatten.

Trafikverket använder samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys för att bedöma infrastrukturinvesteringars samhällsekonomiska lönsamhet. I dessa analyser sammanvägs beräknade effekter med bedömningar av effekter som inte har kunnat kvantifieras eller värderas i monetära termer. Eftersom kalkylerna och bedömningarna i varierande grad är osäkra och inte fångar allt som är relevant för att fatta beslut om vilka åtgärder som bör genomföras utgör de endast en del av beslutsunderlaget. Sju av de elva namngivna objekt som öppnades för trafik under perioden oktober 2022 till september 2023 har bedömts vara samhällsekonomiskt lönsamma. Tre objekt har bedömts vara olönsamma. För ett objekt saknas samhällsekonomiska bedömningar.

3.3.2 Funktionsmål – tillgänglighet

För att samhället ska vara tillgängligt, i alla delar av landet, krävs ett transportsystem med god standard och tillförlitlighet samt en anpassning som gör att transportsystemet kan användas av alla. Vidare är en livskraftig transportbransch en viktig del då detta är en förutsättning för att medborgare och näringsliv ska kunna nyttja transporter.

Transportsystemets standard och tillförlighet har fortsatt försämrats

För transportsystemet som helhet, när det gäller standard och tillförlighet, förbyttes den positiva utveckling som noterades för flera av måtten under perioden innan pandemin till en mer negativ utveckling under 2021, vilket fortsatte under 2022 och 2023. Den nedåtgående utvecklingen sedan 2020 avseende järnvägstrafikens punktlighet fortsatte under 2023. Även flygets punktlighet försämrades för inrikes flyglinjer medan punktligheten för utrikes flyg förbättrades något under 2023. Varaktigheten i totalstoppen i vägnätet understiger fortsatt nivån för 2010 och har legat relativt stabilt de senaste åren men ökade något under 2023 jämfört med 2022.

Punktligheten för person- respektive godståg är fortsatt på låga nivåer

Från och med 2023 har Trafikanalys beslutat att lämna det tidigare sammanvägda tillförlighetsmättet för järnvägstrafik (STM) och övergå till måttet Rätt i Tid (RT). Orsaken till detta är att Trafikverket har infört ett nytt planeringssystem i samband med tågplan 2023. Det nya systemet har saknat viss funktionalitet vilket har medfört att data avseende anordnade tåg och akut inställda tåg inte längre kan redovisas på samma sätt som tidigare, och därmed kan inte heller punktlighetsstatistik i STM-mättet redovisas som tidigare. Trafikanalys har för avsikt att återuppta STM-mättet när förutsättningar för det åter finns tillgängligt. Trafikverket har som målsättning att säkerställa att tillförlitliga underlagsdata avseende STM-mättet ska kunna levereras för helåret 2025.

STM baseras på både försenade och akut inställda tåg medan RT endast innefattar försenade tåg. För att möjliggöra jämförelser avseende punktlighet även bakåt i tiden visas både måttet STM och RT i diagram 3.2. STM definieras som andelen ankomna tåg i tid i förhållande till antalet planerade tåg dagen före avgång. RT definieras som andelen ankomna tåg i tid i förhållande till antalet framförda tåg. Ett försenat tåg definieras som att det ankommit senare än 5 minuter och 59 sekunder efter utsatt ankomsttid för RT(5) och STM(5).

Punktligheten för järnvägstrafiken utvecklades negativt under 2023 för både person- och godstågen enligt punktlighetsmättet RT(5). Under 2023 föll persontågens punktlighet till 87,7 procent, en minskning med 2,5 procentenheter jämfört med föregående år, se diagram 3.2. Godstågens punktlighet vid slutstation uppgick till 71,1 procent 2023, en försämring med 1,9 procentenheter jämfört med föregående år. Godstågen mäts sedan tidigare i RT(5).

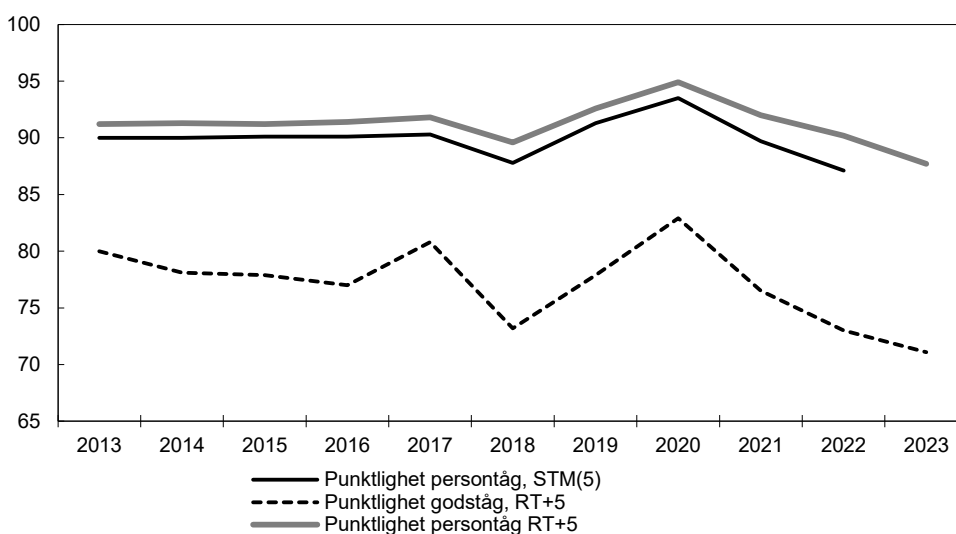
Tågtrafikens punktlighet kan påverkas av flera olika faktorer. Exempelvis kan olika väderförhållanden med både kalla vintrar och varma somrar medföra störningar i infrastrukturen. Även lok och vagnar kan gå sönder och medföra att tåg blir stående på spåren vilket medför stopp i trafiken. Sett över en längre period (2013–2023) så står järnvägsföretagen för den största andelen av orsakade förseningar och utgör ca 31 procent av det totala antalet förseningar. Därefter följer olyckor, tillbud och yttre faktorer vilka utgör ca 26 procent. Brister i infrastrukturen står för ca 21 procent av orsakerna och därefter följdorsaker vilka står för ca 16 procent följt av orsaker relaterade till driftledning vilka utgör ca 6 procent. Med följdorsaker avses att ett järnvägsföretags försenade tåg medför att andra tåg drabbas av förseningar relaterade till den primära förseningen. Personer som genar över spåren eller smiter under fällda bommar, s.k. olagligt spårspring, är ett ökande problem som medför förseningar. De flesta incidenter med obehöriga i spårmiljöer sker runt storstäder där det är som trängst på spåren. Det medför att varje stopp snabbt får stora följdverkningar för både gods- och persontrafik. Den enskilt största orsaken till den lägre punktligheten 2023 jämfört med 2022 för persontågen var enligt Trafikverket att ett Arlanda Expressståg spårade ur den 27 maj. Andra orsaker som Trafikverket nämner påverkat punktligheten var spår- och växelfel samt dåliga spårålag med hastighets-

nedsättningar mellan Stockholm och Uppsala, väderrelaterade orsaker, såsom snö och is i växlar och återkommande översvämningar söder om Uppsala. Även införandet av nya metoder och verktyg för planering av järnvägstrafik uppges ha påverkat punktligheten.

Tåg som framförs kortare sträckor kommer oftare fram i tid än andra tåg. I statistiken delas persontågen upp i tre underkategorier: kort-, medel- och långdistanståg. Av kortdistanstågen, vilka utgör drygt hälften av alla planerade tåg, kom 91,3 procent fram till sitt slutmål senast fem minuter efter tidtabell under 2023. Långdistanstågen, vilka är betydligt färre i antal, uppnådde en punktlighet på 71,0 procent och medeldistanstågen 86,4 procent 2023. Sett till årets månader var punktligheten som högst under januari och februari och under december noterades den lägsta punktligheten.

Diagram 3.2 Punktlighet för persontåg och godståg

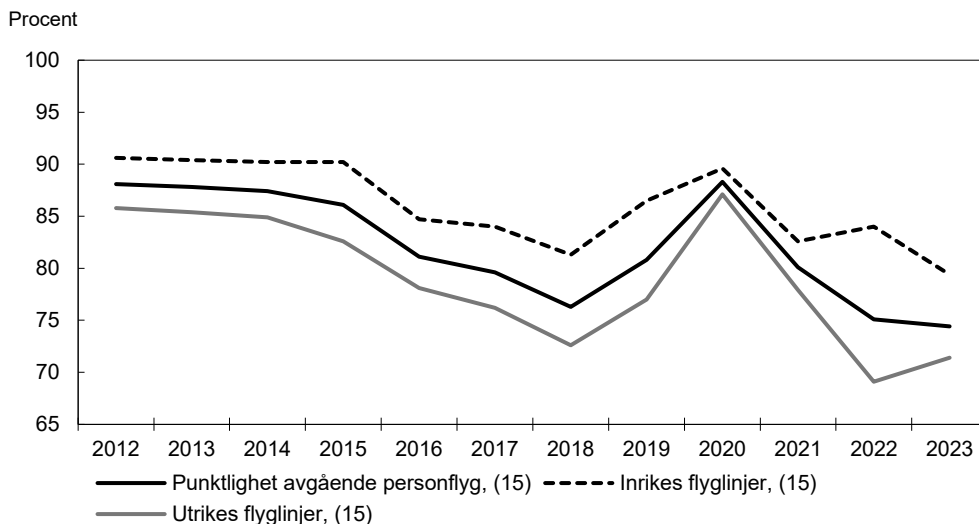
Procent



Källa: Trafikanalys.

Minskad punktlighet för flyget och fortsatt ökning av antalet resenärer

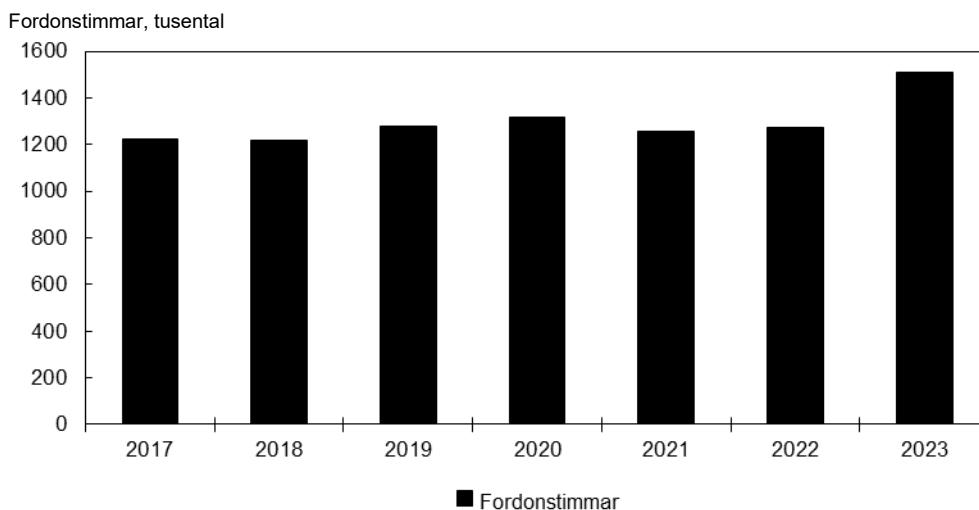
Inom flyget definieras punktlighet med att flygplanet rullar ut från gaten inom 15 minuter från utsatt avgångstid. För de statliga flygplatserna, vilka ägs och förvaltas av Swedavia AB, var den sammantagna punktligheten för in- och utrikeslinjerna 74,4 procent under 2023, se diagram 3.3. Det är en minskning med 0,7 procentenheter jämfört med föregående år. Liksom tidigare år uppnår inrikesflyget en högre punktlighet jämfört med utrikesflyget. Under 2023 reste drygt 32 miljoner resenärer till eller från Swedavia AB:s flygplatser. Det är en ökning med drygt 16 procent jämfört med 2022 och motsvarar ca 80 procent av nivåerna före pandemin.

Diagram 3.3 Punktlighet avgående personflyg på statliga flygplatser

Källa: Swedavia AB.

Totalstoppen i vägtransportsystemet har ökat

Störningar i vägtransportsystemet kan generellt beskrivas genom varaktigheten på de totalstopp som sker i vägnätet. Varaktigheten i antal fordonstimmar av de förekommande totalstoppen på det statliga vägnätet har ökat till 1 512 000 timmar för 2023 från 1 275 000 timmar föregående år vilket är en ökning på 18,6 procent, se diagram 3.4. Det totala antalet stillastående fordonstimmar har sedan 2017 legat på en relativt stabil nivå med mindre variationer över åren. Jämförelser längre bakåt i tiden bör göras med försiktighet då uträkningsmetoden har förändrats. Diagrammet visar därför endast en tidsserie från 2017 och framåt. Mest utsatt av Trafikverkets fem regioner var Region Väst som svarade för 37 procent av fordonstimmarna. Problemen i regionen var störst under augusti. Övriga regioner hade en mer jämn fördelning av fordonstimmarna, drygt 15 procent var, över året och generellt på en lägre nivå för samtliga månader.

Diagram 3.4 Varaktighet i fordonstimmar på grund av totalstopp i det statliga vägnätet

Anm.: Trafikverkets beräkningsmetoder för kännbarheten har förändrats från och med 2016. Beräkningsmetoder för ADT-värden (årsdygnstrafik), definitionen av storstadsvägnätet (fler väglänkar ingår i storstadsvägnätet) samt uträkningsmetoden är förändrad. På grund av pågående kvalitetsarbete med modellens metod bör jämförelser mot äldre år göras med försiktighet och därför visas endast data från 2017 och framåt.
Källa: Trafikanalys.

Kvaliteten och driftsäkerheten i infrastrukturen är oförändrad

En förutsättning för ett väl fungerande järnvägssystem är en god kvalitet på spåren och en hög driftsäkerhet. Ett sätt att mäta detta är att jämföra antalet infrastrukturrelaterade tågstörande fel i förhållande till trafikeringen (tågkilometer). Andelen fel ökade för samtliga bantyper under 2023 jämfört med föregående år och i flertalet fall även i förhållande till tidigare år. Anledningen till detta är ökat antal fel i signalanläggningen och banöverbyggnaden.

Kvaliteten på spårläget, d.v.s. hur rakt spåret ligger i höjd- och sidoläge, mäts regelbundet. En bättre spårlägeskvalitet innebär en högre komfort för resenärer och minskat slitage på spår- och fordonskomponenter. Kvalitetstalet, det s.k. QS-talet, är ett sammanvägt värde av spårläget och beräknas för att ge en bild av kvaliteten på en längre sträcka. Ett högre kvalitetstal innebär en högre kvalitet på spårets läge i förhållande till ett idealt läge. Kvalitetstalet för 2023 minskade marginellt jämfört med föregående år. Banor i storstad, på större stråk och med omfattande gods- och resandetrafik, har generellt sett högre kvalitetstal än övriga bantyper. Det beror dels på att andelen äldre spår är mindre på dessa banor än på banor med mindre trafik, dels på att mer trafikerade banor har en högre prioritet avseende underhållsåtgärder.

För det statliga belagda vägnätet tillämpar Trafikverket en underhållsstandard som utgör ett verktyg för att bedöma vägbelägningens tillstånd och ett underlag för verksamhetsplaneringen. Vägytans tillstånd bedöms utifrån ojämnheter, spår djup och kantdjup. Ju lägre andel som avviker från en förutbestämd underhållsstandard, desto bättre är tillståndet, se diagram 3.5. De olika vägtyperna har olika krav på underhållsstandard utifrån samhällsekonomiska bedömningar i syfte att tillgodose såväl trafikantens som samhällets intressen. Målet är att en så liten andel som möjligt av vägnätet ska avvika från beslutad standard. Ju lägre andel som avviker från standarden, desto bättre är tillståndet. Under perioden 2013–2020 försämrades tillståndet för vägtypen vägar i storstadsområden kraftigt. Trenden vände dock mellan 2020 och 2022 då andelen vägar som avvek från standarden minskade, men under 2023 ökade andelen återigen och låg runt 11 procent. Vägtypen utgör totalt en liten del av det statliga vägnätet, ca 2 procent, men trafikbelastningen är hög och det är dyrt att åtgärda vägarna på grund av den hårda trafikbelastningen.

För vägtypen vägar som bildar större sammanhängande stråk, vilka utgör ca 19 procent av det statliga vägnätet, verkade flera års negativ trend avstanna och sakta förbättras under 2023. Denna vägtyp har en negativ trend de senaste åren. Det gäller främst mötesfria vägar vilka i allt högre grad avviker från underhållsstandard. Även andra vägar som inte är mötesfria har försämrats de senaste 4–5 åren. Mötesfria vägar har generellt snabbare nedbrytning än andra vägar. Ökad trafikbelastning i kombination med smalare körfält som koncentrerar slitaget har bidragit till den ökade nedbrytningen.

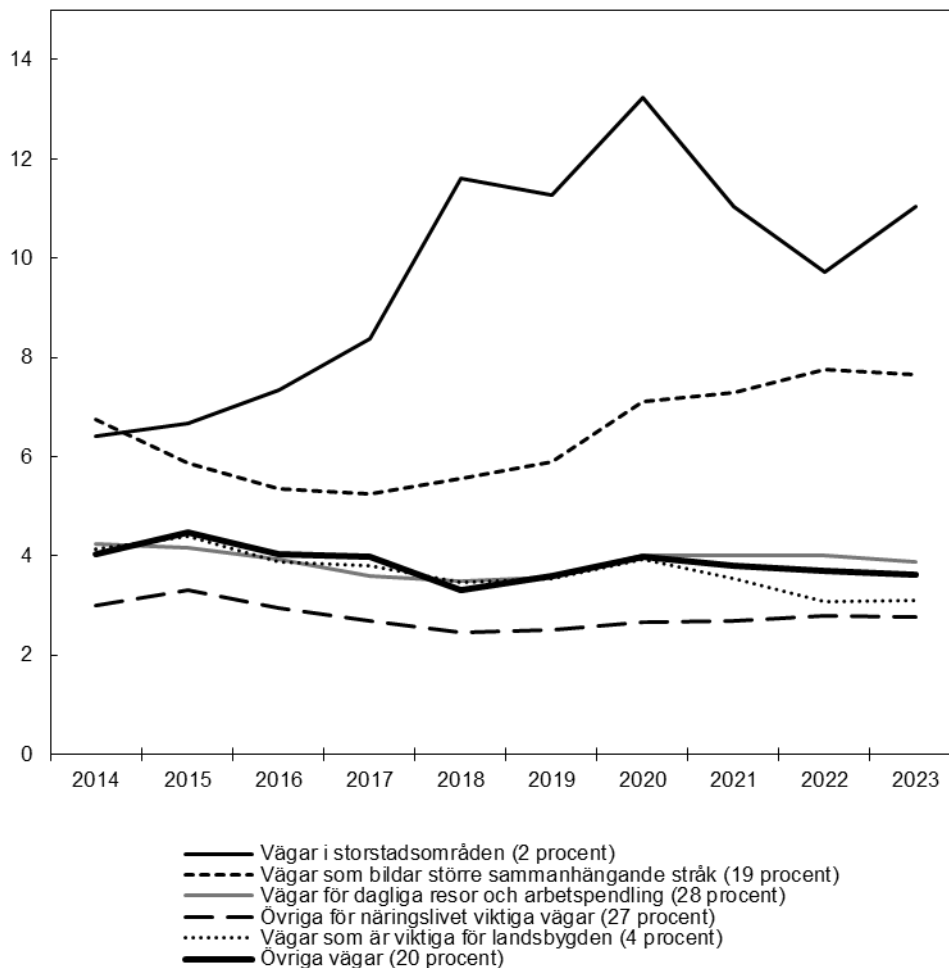
För övriga vägtyper har förändringarna varit små de senaste åren. Dessa mer lågtrafikerade vägtyper har en åtgärds cykel för belägningen på 10 till 20 år. Det innebär att skicket förändras långsamt och det går inte att dra säkra slutsatser från enskilda år. Den positiva utvecklingen av vägarnas tillstånd, som har pågått sedan mätningarna startade på 1990-talet, ser dock ut att ha avstannat eller vänt till en negativ utveckling de senaste åren.

Enligt Trafikanalys PM Vägytans tillstånd 2013–2023 (Trafikanalys 2024:5) är problemen med ojämnheter störst i de norra delarna av Sverige medan de södra delarna inte uppvisar några större avvikelser. Spår djup är ett fenomen som huvudsakligen påverkar Stockholms kommun och Stockholms kranskommuner, samt större pendlingsstråk i norra Sverige. Södra Sverige är förhållandevis lite påverkat av problem

med spårdjup. Vägnätet som är påverkat av bristande kantdjup är begränsat i förhållande till de två övriga måtten. Större avvikelser noteras främst punktvis i ett stråk mellan Göteborg och Stockholm samt för kommuner i Norrbotten.

Diagram 3.5 Utveckling av andelen avvikelse från underhållsstandard fördelat på vägtyper

Procent



Vägtypens andel av det totala belagda statliga vägnätet inom parentes.

Källa: Trafikverket.

Användbarheten för olika grupper är i stort sett oförändrad jämfört med tidigare år

Användningen av transportsystemet förändrades till följd av pandemin. De som i högre utsträckning använder sig av kollektiva färdmedel har påverkats mer än de som i första hand reser med bil. Under 2022 skedde en viss återhämtning då transporterna återgick till nivåer som närmar sig tillståndet innan pandemin. Bortsett från pandemin och dess direkta konsekvenser på användningen av transportsystemet har transportsystemets användbarhet för olika grupper i stort inte utvecklats i någon tydlig riktning sedan målen antogs.

Användbarheten för personer med funktionsnedsättning har inte förändrats märkbart

En kollektivtrafik som är tillgänglighetsanpassad är många gånger en förutsättning för mobiliteten hos personer med funktionsnedsättningar. Kollektivtrafikens användbarhet för personer med funktionsnedsättning följs upp med tre olika mått som vart och ett följs upp vart tredje år. Dessa mått utgör bedömningen för

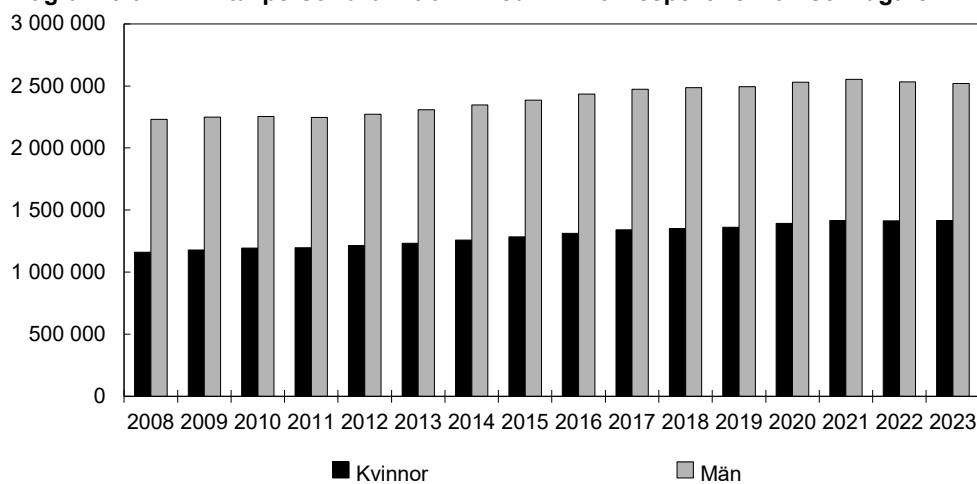
indikatorn för tillgänglighet i kollektivtrafiken för personer med funktionsnedsättning. Under 2023 studerades delmättet upplevd användbarhet. Det konstaterades att den relativa risken att ha avstått från att resa med kollektivtrafik, åtminstone någon gång under den senaste tremånadersperioden, verkar ha ökat sedan de förra mätningarna 2020. För delmättet tillgängliga hållplatser (2023) bedöms utvecklingen peka i positiv riktning.

Tillgänglighetsinformation (2022) pekade i neutral riktning. Sammantaget bedöms därför utvecklingen av måtten kring användbarheten för personer med funktionsnedsättning som neutral.

Skillnaderna i bilinnehav och körkortsinnehav mellan män och kvinnor minskar

Den senaste resvaneundersökningen innehåller data till och med 2022. Resandet 2022 präglades fortsatt av pandemin och den minskning som noterades 2020 höll i sig, för såväl kvinnor som män. Det är främst för resorna till och från arbetsplats eller skola, eller i tjänsten, som minskningen sedan pandemins start syns. Resorna med kollektivtrafik minskade tydligt under pandemin. Ökningen från 2021 till 2022 var 35 procent men är fortsatt 27 procent lägre än 2019. Under 2019 uppgick resandet till ca en timme per person och dag. År 2022 var den tiden ca 50 minuter. Det är ingen större skillnad mellan män och kvinnor i antal resor per person och dag och män och kvinnor lägger även ungefär lika mycket tid på resor, knappt 50 minuter per person och dag. Männen har något längre restid till eller från arbetsplats, skola eller i tjänsten, medan kvinnor lägger mer restid på resor för service och inköp. Restid för fritidsändamål är lika för män och kvinnor. Vidare reser män något längre sträckor jämfört med kvinnor, 58 kilometer per person och dag för män respektive 38 kilometer per person och dag för kvinnor, vilket förklaras främst genom resor med flyg. Män använder bil nästan 25 kilometer per person och dag medan det för kvinnor uppgår till nästan 24 kilometer per dag.

Diagram 3.6 Antal personbilar i trafik med kvinnor respektive män som ägare



Källa: Trafikanalys.

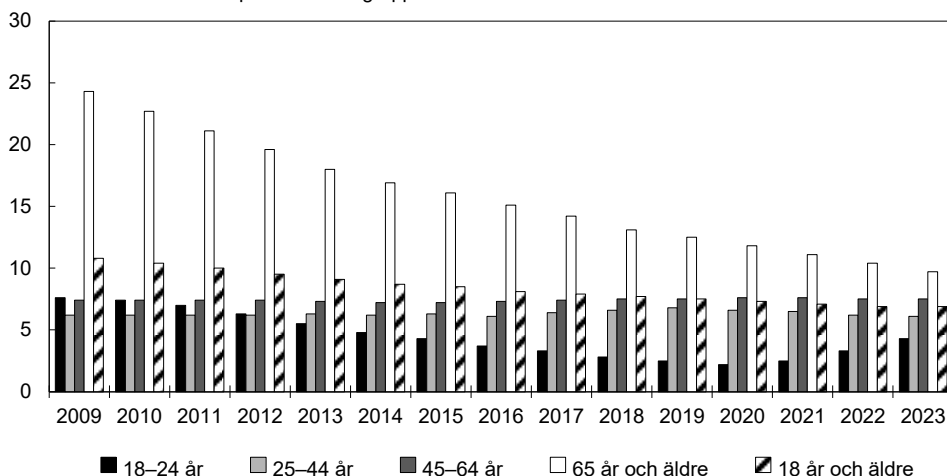
Personbilar ägs i betydligt större utsträckning av män än av kvinnor, se diagram 3.6. Den relativa skillnaden har dock minskat sedan 2013 med 2,6 procent. Bilinnehavet bland kvinnor ökade årligen med i genomsnitt 1,4 procent under 2012–2023, medan männens innehav ökade med 0,9 procent. Under 2023 ökade innehavet av bilar med 0,2 procent för kvinnor och minskade med 0,4 procent för män. Det saknas statistik för 2023 gällande persontrafik och årlig körsträcka för kvinnor respektive män.

Män har körkort för personbil i större utsträckning än kvinnor, se diagram 3.7. Skillnaden har dock minskat från 10,8 procentenheter 2009 till 6,9 procentenheter

2023, sett över alla åldersgrupper 18 år och äldre. Detta förklaras i stor utsträckning av en dramatisk minskning av skillnaden i gruppen som har fyllt 65 år, från 24,3 procentenheter 2009 till 9,7 procentenheter 2023. Skillnaden har även minskat för åldersgruppen 18–24 år, från 7,6 procentenheter 2009 till 4,3 procentenheter 2023. I åldersgruppen 45–64 år kan man dock se en marginell ökning i skillnaden med 0,1 procentenheter från 2009 till 2023.

Diagram 3.7 Skillnader i körkortsinnehav (behörighet B) för män jämfört med kvinnor

Procentenheters skillnad i respektive åldersgrupp



Källa: Trafikanalys.

Viss förändring i könsfördelningen i beslutande församlingar som fattar beslut om transportinfrastruktur

Andelen kvinnor i ledningsgrupper och styrelser för statliga myndigheter och bolag inom transportsektorn har i huvudsak varierat mellan 40 och 50 procent sedan 2011, men har i några undantagsfall överstigit 50 procent. Det har således inte skett så stora förändringar över tid, och andelen har i stort sett varit oförändrad de tre senaste åren. Det skedde en viss minskning 2023 i styrelserna där det är ca 43 procent, medan andelen i ledningsgruppen stigit något till 53 procent.

Könsfördelningen är ojämn i beslutsfattande församlingar på regional och lokal nivå. Andelen kvinnor i nämnder, styrelser och förvaltningar relaterade till den lokala nivåns transportsektor har de senaste åren varit knappt en tredjedel i de politiska ledningarna och en bit under 40 procent i förvaltningsledningarna. I förvaltningsledningarna kan vi dock se en trendavvikande ökning de senaste två åren och siffran är nu uppe i 57 procent.

Transportsystemet upplevs fortsatt som otryggare av kvinnor än av män

Det är skillnad mellan hur kvinnor och män upplever sin trygghet i resandet. Drygt 30 procent av kvinnorna valde 2023 en annan väg eller ett annat färdssätt till följd av upplevd otrygghet medan motsvarande andel för män var runt 15 procent. Det har inte skett någon större förändring över tid. Nivån för kvinnorna har legat stabil sedan förra året medan samma värde för män har minskat något.

Tillgängligheten för person- och godstransporter är på en jämförbar nivå som när de transportpolitiska målen antogs

Det finns stora geografiska variationer i tillgängligheten för persontransporter

Tillgängligheten för måttet övriga persontransporter har legat relativt stabilt över tid.

Det andra måttet, tillgänglighet till skola och arbete, fortsätter minska med

kollektivtrafik, men är oförändrat för promenad. Den lokala tillgängligheten till service har ändrats endast marginellt, men befinner sig på något lägre men ännu jämförbar nivå som när målen antogs. Stora geografiska variationer förekommer dock. Högst är tillgängligheten i storstäder och deras förorter, oavsett färdmedel eller målpunkt. Glesa landsbygdskommuner samt mycket glesa landsbygdskommuner har lägst tillgänglighet. Det gäller framför allt färdssätt som gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Den interregionala tillgängligheten har haft en negativ utveckling de senaste åren även om en återhämtning under 2023 gör att den nu bedöms vara på en likvärdig nivå som när målen antogs. Generellt sett är den interregionala tillgängligheten på en låg nivå i glesa landsbygdskommuner, i synnerhet i Norrlands inland. Den genomsnittliga vistelsetiden med inrikesflyget har över tid legat relativt stabilt, med viss nedgång de senaste åren, och landade på en låg nivå under pandemiåren 2020 och 2021. Efter pandemin har vistelsetiden ökat igen, dock har normalnivåerna före pandemiåren inte uppnåtts än. En återhämtning av den interregionala tillgängligheten tog fart efter pandemiåren och höll i sig under 2022 och 2023. Dock minskade tillgängligheten och åtkomligheten med flyg något under 2023. Tillgängligheten till arbete och skola varierar över landet, och är väsentligt lägre i landsbygdskommunerna än i kommungrupper med högre befolkningskoncentration.

Sammanfattningsvis befinner sig tillgängligheten för persontransporter på en nivå jämförbar med när målen antogs.

Ökade kostnader för godstransporter på grund av omvärldsförändringar

Under de senaste åren har transportkostnaderna stigit kraftigt till följd av internationella störningar i transportsystemet. Transportkostnadernas andel av produktionskostnaderna har i övrigt, sett över en längre tidsperiod, varit relativt stabil. Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina har påverkat vissa internationella transporter. Konflikterna i Mellanöstern och attacker mot sjöfarten i Röda havet har medfört att flera rederier har fått förlängda transportrutter.

Inom väg och järnväg sker en utveckling mot allt tyngre och längre transporter. Arbetet med införandet av bärighetsklass BK4 fortsätter, vilket effektiviserar godstransporter på väg genom att möjliggöra för tyngre fordon.

Sammanfattningsvis befinner sig godstransporternas tillgänglighet på ungefär samma nivå som då de transportpolitiska målen antogs.

Transportbranschen saknar utbildad personal

Företagen inom transportbranschen rapporterar allt oftare om att det är brist på utbildad personal. Det gäller inte minst inom föraryrken för tåg, taxi, buss och tung lastbil. Eftersom förarnas medianålder är hög kommer många med behörighet att framföra tunga lastbilar (C) eller buss (D) att fylla 65 år under de närmaste åren. Medianåldern för körkortsinnehavarna minskar inte, vilket indikerar ett kommande problem i och med att antalet unga personer som skaffar sig C- eller D-behörighet är lågt. Det största bekymret gäller stigande medianålder för personer med D-behörighet. Utöver C- eller D-behörighet krävs ett bevis om yrkesförarkompetens (YKB) för att få framföra tunga fordon yrkesmässigt.

Den senaste statistiken, som är från 2022, visar att det var ungefär 119 000 personer anställda i de 14 transportyrkena i Statistiska centralbyråns sysselsättningsregister, vilket är en ökning från 115 000 personer 2021. Andelen kvinnor inom transportyrkena var 13 procent jämfört med nästan 50 procent för arbetsmarknaden som helhet. Andelen kvinnor har ökat med knappt 10 procent sedan 2021. Medianåldern för alla yrkesverksamma är 42 år för både kvinnor och män, medan den i transportyrkena är 39 år för kvinnor och 45 år för män.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om behovet av ökad samordning av myndigheternas arbete när det gäller kontroll av yrkestrafiken (bet. 2021/22:TU20 punkt 3, rskr. 2021/22:451). För att diskutera hur kontrollen av yrkestrafiken på väg kan förbättras hölls i Regeringskansliet (Landsbyggs- och infrastrukturdepartementet) ett rundabordssamtal med Kustbevakningen, Polismyndigheten, Transportstyrelsen och Tullverket den 15 maj 2023. Regeringen gav den 29 augusti 2024 Polismyndigheten och Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till tydligare ansvarsfördelning för åtgärder vid nyetablering, förbättringar samt underhåll och avveckling av kontrollplatser längs vägnätet. Det är angeläget att ansvarsfördelningen tydliggörs eftersom kontrollplatser som är adekvat utrustade och har en god geografisk spridning är en förutsättning för effektiva kontroller av yrkestrafik på väg. Med detta anser regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat.

Arbetet med civilt försvar och krisberedskap fortsätter

Det säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa är allvarligt. Att transportinfrastruktur och transporter fungerar i väsentliga delar är i denna situation betydelsefullt för det civila försvaret och för Försvarsmaktens verksamhet samt för att andra samhällsviktiga funktioner ska kunna upprätthållas vid olika händelser och situationer i fredstid samt inför och vid höjd beredskap och ytterst i krig. Sveriges integration i Nato och dess operationsplanering ställer ökade krav på civil och militär förmåga att stödja Nato på svenskt territorium, där bl.a. transportinfrastruktur och transporter är av betydelse för värdlandsstöd och militär mobilitet.

I propositionen Totalförsvaret 2021–2025 (prop. 2020/21:30) anges att det behövs en ökad motståndskraft och redundans samt förstärkt säkerhetsskydd, informations-säkerhet och säkra kommunikationssystem inom transportområdet. Arbetet med att utveckla det civila försvaret och beredskapssektorn transporter har fortsatt under 2023, bl.a. genom ett fördjupat samarbete med olika aktörer både regionalt, nationellt och internationellt. Trafikverket har sedan oktober 2023 etablerat forumet Beredskapssektorn Transporter Privat – Offentlig Samverkan (BTPOS) med grupper för väg, järnväg, luftfart respektive sjöfart, i syfte att bättre integrera näringslivet i arbetet med civilt försvar. Utöver det har förmågehöjande aktiviteter bedrivits och planer har lagts för säkerhetsrelaterade frågor och planering för beredskapssektorn i syfte att samhällsviktiga transporter ska kunna utföras under höjd beredskap.

Mot bakgrund av Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina och deklarationen från det nordiska transportministermötet i Fredrikstad i november 2022 har samarbetet med de nordiska grannländerna utvidgats och utvecklats ytterligare under 2023 och 2024, såväl på departementsnivå som på myndighetsnivå, i frågor om beredskap och civilt försvar som rör gränsöverskridande transportinfrastruktur och transporter.

För att påskynda arbetet har regeringen t.ex. den 27 mars 2024 gett Trafikverket i uppdrag att inleda förberedande utredningar och undersökningar för Kappelshamn som alternativ hamn till Visby hamn (LI2024/00773). Uppdraget delrapporterades den 25 juni 2024 (LI2024/01394). Efter en framställan från Trafikverket ändrade regeringen genom beslut den 4 juli 2024 uppdraget på så sätt att Trafikverket med anledning av försvårade förhållanden vid den förberedande utredningen och undersökningarna i delredovisningen ska inkomma med bedömningar av dels kostnader för farledsutredningar för åren 2025–2027, dels vilket år som muddringskostnader bedöms belasta statsbudgeten (LI2024/01177). Den 23 februari 2024 lämnade Trafikverket rapporten Åtgärdsförslag för säkerställandet av tågfärjeförbindelsen mellan Trelleborg och Tyskland enligt regeringsuppdrag (LI2023/02841). Rapporterna analyseras och bereds för närvarande i Regeringskansliet.

Vidare har regeringen den 29 juni 2023 uppdragit åt Trafikverket att, i samverkan med andra berörda myndigheter, föreslå åtgärder för att stärka förmågan inom krisberedskap och civilt försvar inom beredskapssektorn för transporter (LI2024/02842). Uppdraget som redovisades den 15 januari 2024 analyseras och bereds för närvarande inom Regeringskansliet (LI2024/00129).

Trafikverket redovisade i rapporten Koordineringsfunktion beredskapsflygplatser den 3 april 2024 regeringsuppdraget att förbereda en funktion för att koordinera öppnande av svenska beredskapsflygplatser och ge information och service (LI2024/03643). Rapporten bereds för närvarande i Regeringskansliet.

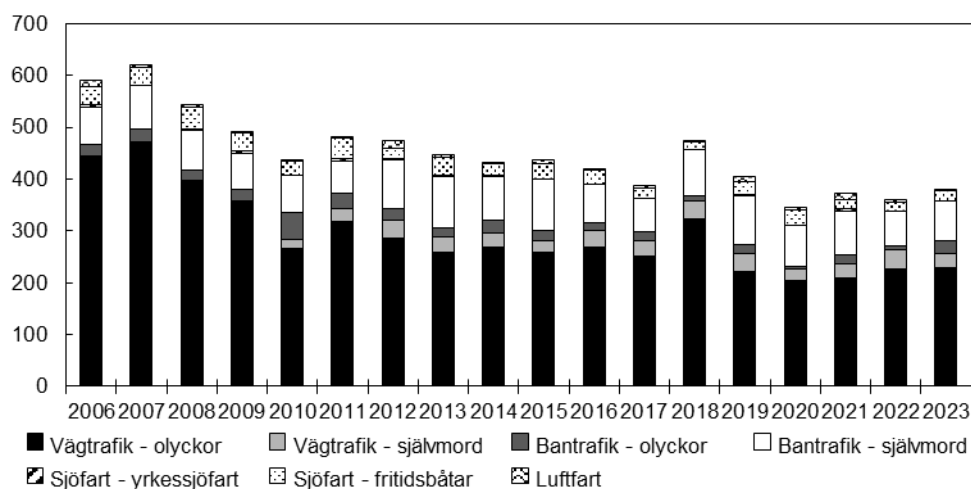
3.3.3 Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken har ökat

Sett över alla trafikslag omkom sammantaget 380 personer 2023, varav 277 personer i olyckor och 103 i konstaterade självmord, se diagram 3.8. Det var 23 personer fler än under 2022. Antalet omkomna totalt i trafiken har sedan 2007 minskat med 38 procent. Sett till andel av samtliga omkomna stod vägtrafiken under 2023 för 68 procent och bantrafiken för 26 procent. Antalet allvarligt skadade kan inte mätas i alla delar av transportsystemet på ett jämförbart sätt. Trots detta kan det konstateras att vägtrafiken dominerar även här. Män är kraftigt överrepresenterade bland omkomna i transportsystemet. För väg- respektive bantrafik finns könsuppdelad statistik redovisad under respektive trafikslag, övriga trafikslag saknar tillgänglig statistik.

Diagram 3.8 Antalet omkomna i de olika trafikslagen

Antal omkomna



Källa: Trafikanalys.

Minskning av antalet omkomna i vägtrafiken

Under 2023 omkom 229 personer av olyckor i vägtrafiken, vilket är 2 personer fler jämfört med 2022. Antalet omkomna är tillbaka på samma nivå som före pandemin, 2019 omkom 221 personer i olyckor. Skillnaden mellan omkomna skyddade och oskyddade trafikanter har minskat över tid. Bland de omkomna i vägtrafiken är de skyddade trafikanterna, dvs. sådana som färdas i personbil, buss och lastbil, i majoritet. För 2023 stod gruppen skyddade trafikanter för ungefär 60 procent av de omkomna.

Bland de omkomna i olyckor har andelen män under de senaste tio åren varit i genomsnitt 75 procent och andelen kvinnor 25 procent. Under 2023 omkom 177 män respektive 52 kvinnor i vägtrafiken. Unga män är överrepresenterade bland omkomna

i transportsystemet, och risken att omkomma i en trafikolycka är dubbelt så stor för män som för kvinnor.

Antal svårt skadade i vägtrafikolyckor enligt polis och akutsjukvårdsdata (sammanvägd skadegrad) beräknas uppgå till 2 065 personer för 2023 jämfört med 2 081 personer för 2022.

Information om mätarställningar ska framgå av besiktningsprotokollet

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att regeringen skyndsamt bör vidta lämpliga åtgärder dels för att kriminalisera sådan manipulation av vägmätare som sker i syfte att sänka eller felaktigt ange uppgiften om fordonets kilometerställning, dels för att fordonets vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterade vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet (bet. 2018/19:TU16 punkt 3, rskr. 2018/19:259).

Regeringen gav den 4 april 2021 Transportstyrelsen i uppdrag att genomföra åtgärder så att ett fordons vägmätare ska kontrolleras mot föregående inrapporterad vägmätarställning vid besiktning och att informationen om tidigare mätarställningar ska redovisas i besiktningsprotokollet. Vidare skulle Transportstyrelsen utreda och om det är lämpligt att föreslå författningsförslag så att manipulering av mätarställningar kriminaliseras (I2021/01146). Transportstyrelsen redovisade uppdraget den 30 juni 2022 i rapporten Åtgärder mot manipulering av viss fordonsutrustning – avgasrening och vägmätare (I2022/01599).

I rapporten bedömer Transportstyrelsen att det inte är lämpligt med en särskild reglering som specifikt kriminaliserar manipulering av mätarställningar. Myndigheten hänvisar till att det kan finnas många skäl till att en mätarställning visar fel utan att det skett manipulation och att det redan finns reglering som täcker bedräglig manipulation av mätarställningar. Transportstyrelsens rapport har remissbehandlats. Remisstiden gick ut den 1 mars 2023. Ingen av instanserna som besvarat remissen ifrågasätter Transportstyrelsens bedömning vad avser förutsättningar för kriminalisering av manipulering av fordons mätarställningar. Åklagarmyndigheten uttrycker explicit stöd för Transportstyrelsens bedömningar i dessa delar. Regeringen delar Transportstyrelsens och Åklagarmyndighetens bedömningar.

Transportstyrelsen beslutade den 21 oktober 2022 om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2017:54) så att det av besiktningsprotokollet framgår information om mätarställningar från de tre senaste fullständiga besiktningarna och att det särskilt noteras om den aktuella mätarställningen är högre än den som registrerats tidigare (TSFS 2022:93). Föreskriften trädde i kraft den 21 maj 2023. Regeringen anser att tillkännagivandet med detta är slutbehandlat.

Antalet omkomna i fritidssjöfarten har ökat

Redovisningen av antalet omkomna i sjöfarten är fördelad mellan yrkessjöfarten och fritidssjöfarten. Inom yrkessjöfarten omkom inga personer på svenska vatten under 2023 i en s.k. sjöolycka vilket är samma siffra som föregående år 2022. Sjöolyckor är olyckor som har att göra med fartygets drift. Antalet allvarligt skadade i yrkessjöfarten kan inte mätas på något konsistent sätt för hela perioden. I fritidssjöfarten omkom 21 personer under 2023, jämfört med 16 personer året innan. Fritidssjöfarten dominerar antalet döda inom sjöfarten. Rapportering som möjliggör mätning av antalet skadade i fritidssjöfarten är under utveckling. För hela perioden 2006–2023 utgjorde 95 procent av de omkomna i fritidssjöfarten män. I yrkessjöfarten finns ingen uppgift om kön på de omkomna under perioden.

Antalet omkomna i bantrafiken har ökat

I bantrafiken omkom under 2023 totalt 100 personer, en ökning med 24 personer (32 procent) jämfört med 76 personer 2022. Av de 100 personerna omkom 25 i olyckor och 75 i självmord.

Självorden har sedan 2009 stått för ungefär 80 procent av alla omkomna i bantrafiken. Av de fall där kön är känt utgör männen 70 procent av de omkomna i olyckor och självmord, och andelen kvinnor utgör 30 procent.

Bantrafiken är det enda trafikslag där de omkomna (i olyckor och självmord sammantaget) är fler än de allvarligt skadade, vilket beror på att kollisionerna ofta är väldigt våldsamma och därmed dödliga. Spårvägstrafikens roll är marginell för antalet omkomna i olyckor och självmord, men står för nära hälften av de allvarligt skadade. Det rör sig då om personer som skadas i en trafikmiljö där spårväg och vägtrafik samsas längs långa sträckor.

Antalet omkomna i luftfarten har minskat

Antalet omkomna i luftfarten varierar över åren. Under perioden 2010–2023 omkom totalt 80 personer inom luftfarten, knappt 6 personer per år. Sedan 2016 har ingen omkommit inom linjefart och icke regelbunden trafik. Under 2023 omkom heller ingen inom linjefart och icke regelbunden trafik men i den övriga luftfarten omkom 2 personer, jämfört med 5 personer året innan. Under 2023 rapporterades 12 personer allvarligt skadade inom luftfarten jämfört med 19 personer året innan, samtliga inom den övriga luftfarten. Uppgifter om kön på de omkomna och skadade i luftfarten samlas inte in.

Antalet viltolyckor på en fortsatt hög nivå

De senaste åren har antalet olyckor med vilt och ren ökat kraftigt jämfört med 2009 och uppgick under 2023 till 72 230 olyckor vilket är en ökning jämfört med föregående år, se diagram 3.9. Antalet rapporterade olyckor med vilt och ren var under 2023 det högsta sedan målen antogs. I statistiken särredovisas renar då ren är ett tamdjur och därför inte klassas som vilt djur enligt jaktlagen (1987:259).

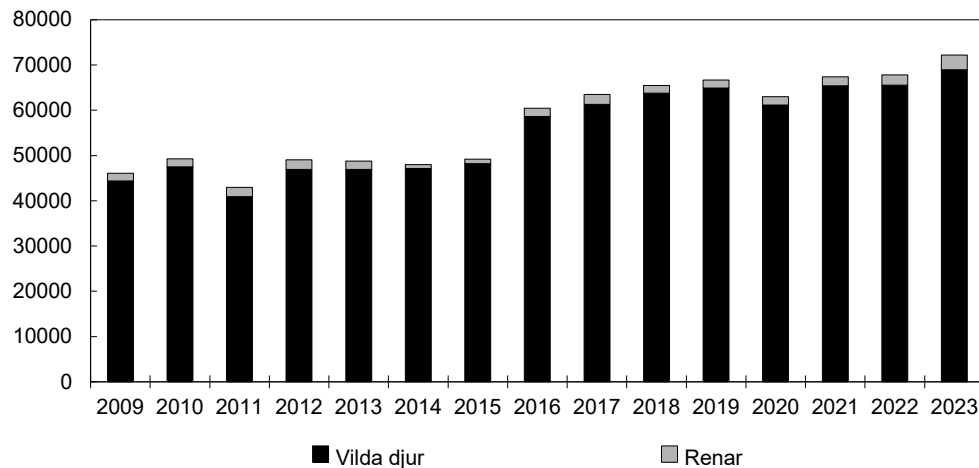
Rådjursolyckor fortsätter att dominera de rapporterade viltolyckorna och uppgick under 2023 till 49 717 olyckor vilket var en ökning med drygt 2 000 olyckor.

Viltolyckor sker över hela landet, men antalet olyckor med olika djur varierar stort beroende på omfattningen av trafikflöden och djurpopulationer. Trafikarbetet på väg har ökat men inte i en omfattning som skulle kunna förklara det ökade antalet viltolyckor.

Det totala antalet djurpåkörningar med tåg uppgick under 2023 till 7 026 djur vilket är en ökning med drygt 300 påkörningar, och strax under medelvärdet för antalet påkörningar de tre föregående åren. Rapporteringen omfattar såväl vilda djur som tamboskap och husdjur.

Diagram 3.9 Antal trafikolyckor på väg och järnväg med vilt respektive ren

Antal olyckor



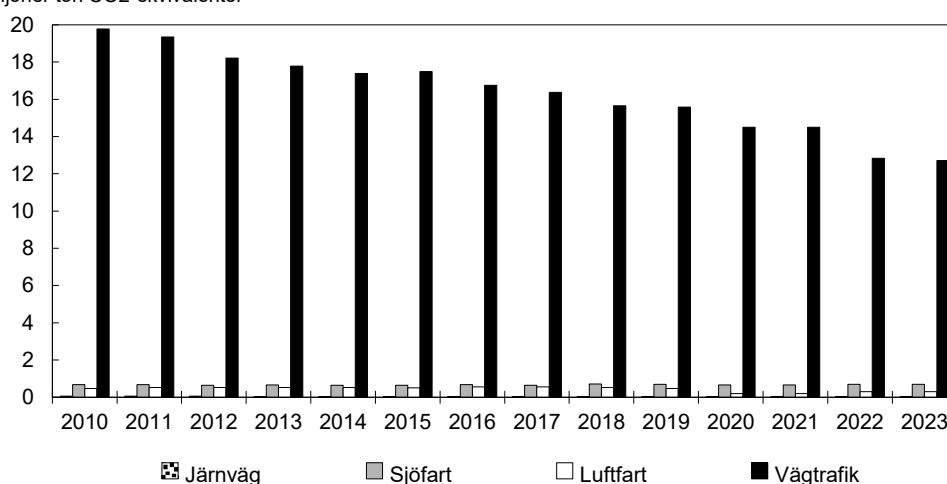
Källa: Trafikanalys.

Utsläpp av växthusgaser har minskat

Ökad andel elbilar har bidragit till att minska utsläppen

Riksdagen har beslutat om ett etappmål inom miljömålssystemet som innebär att växthusgasutsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Enligt preliminär statistik från Naturvårdsverket minskade utsläppen från inrikes transporter med 1 procent 2023 jämfört med 2022. Jämfört med 2010 är minskningen ca 35 procent, se diagram 3.10. Utsläppsminskningen 2023 beror framför allt på en ökad andel elbilar bland nyregistreringar av personbilar. Under 2023 var ca 58 procent av de nyregistrerade personbilarna laddbara och ca 38 procent elbilar, motsvarande siffror för 2022 var 54 procent respektive 32 procent. Den ökande andelen elbilar i nybilsregistreringen bidrog till att de genomsnittliga koldioxidutsläppen hos nya personbilar minskade under 2023 till 61 g/km. År 2022 var utsläppen 67 g/km. Sedan 2010 har koldioxidutsläppen per kilometer för nya personbilar mer än halverats. Andelen laddbara fordon i personbilflottan uppgick vid slutet av 2023 till drygt 11 procent, jämfört med 9 procent 2022. Ökningen av antalet laddbara personbilar bedöms bero på bl.a. EU:s koldioxidkrav på nya lätta fordon och statliga stöd till utbyggnad av laddinfrastruktur, se även utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur samt utgiftsområde 21 Energi.

När det gäller utsläppen från inrikes flyg, som svarar för ca 2 procent av utsläppen från inrikes transporter, finns inga uppdaterade preliminära beräkningar för 2023 från Naturvårdsverket. I diagram 3.10 redovisas därför 2022 års data för 2023. Slutliga siffror över växthusgasutsläppen 2023 redovisas av Naturvårdsverket i december 2024.

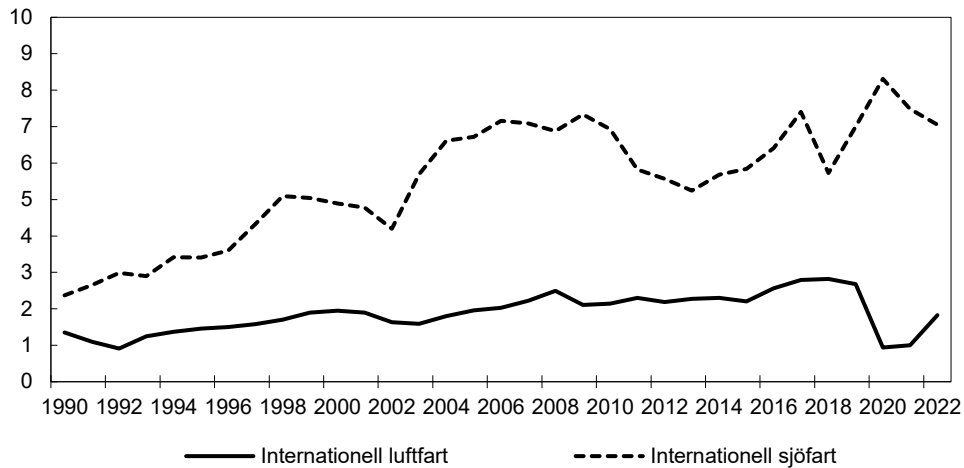
Diagram 3.10 Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporterMiljoner ton CO₂-ekvivalenter

Källa: Naturvårdsverket.

Framsteg inom EU och FN-organ för omställning av luftfarten och sjöfarten

Sverige har fortsatt varit aktiv inom EU och internationellt i syfte att minska luftfartens och sjöfartens klimatpåverkan. Enligt den under 2023 antagna EU-förordningen om lika villkor för hållbar luftfart (ReFuelEU Aviation), ska från och med 2025 sammanlagt minst 2 procent av bränslet som tankas på unionsflygplatser vara hållbara flygbränslen. Motsvarande siffra från och med 2030 är 6 procent och från och med 2035 20 procent. Genom revideringen av EU:s utsläppshandelssystem (EU ETS) har reglerna för flyg inom utsläppshandeln skärpts, bl.a. genom en snabb utfasning av gratis utsläppsrätter för flygoperatörer. Den internationella civila luftfartsorganisation (Icao) antog i november 2023 ett globalt ramverk med ett mål om 5 procent växthusgasreduktion genom alternativa flygbränslen till 2030. Beslutet lägger grunden för en global övergång till hållbara flygbränslen (SAF) som är centralt för att nå Icao:s långsiktiga mål att den internationella luftfartens utsläpp av koldioxid ska vara nettonoll 2050. Vid den internationella sjöfartsorganisationens (IMO) miljökommittémöte i juli 2023 antogs en skärpt strategi för att minska den internationella sjöfartens klimatpåverkan som innebär att de totala utsläppen av växthusgaser från internationell sjöfart ska vara nettonoll omkring 2050 med en stegvis minskning till 2030 och 2040. Under 2023 antogs EU-förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport (FuelEU Maritime) som innebär att fartyg inom unionen successivt ska minska utsläpp av växthusgaser. Under 2023 beslutades dessutom att sjöfarten från och med den 1 januari 2024 ska gradvis fasas in i EU ETS.

Det finns inga preliminära beräkningar för utsläppen från internationell luftfart och sjöfart under 2023. I diagram 3.11 redovisas därför endast data fram till 2022 då utsläppen från internationell luftfart fortfarande var ca 30 procent lägre än före pandemin (2019). Beräkningarna av utsläpp från internationell luftfart och sjöfart är behäftade med stora osäkerheter men en metodutveckling för att förbättra kvaliteten pågår bland berörda myndigheter.

Diagram 3.11 Utsläpp av växthusgaser för bunkring av internationella transporterMiljoner ton CO²-ekvivalenter

Källa: Naturvårdsverket.

Transporter fortsätter att påverka människors hälsa och livsmiljö**Luftföroreningar minskar över tid**

Halterna av kvävedioxid har minskat i Sverige sedan början av 1980-talet, främst till följd av skärpta avgaskrav på motorfordon. Under 2023 uppmättes inga överskridanden av miljö kvalitetsnormen för kvävedioxid i Sverige enligt data från Naturvårdsverket.

Antalet dygn då miljö kvalitetsnormen för grova partiklar, PM₁₀, överskrids minskar över tid. Variationen mellan olika år kan dock vara ganska stor. År 2023 överskreds miljö kvalitetsnormen (och därmed EU:s gränsvärde) i Visby och Östersund enligt data från Naturvårdsverket.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om att Sverige bör utreda vilka konsekvenser de svenska kraven på miljökontroll har fått i jämförelse med miljökontrollen i andra länder i EU (bet. 2021/22:TU7 punkt 8, rskr. 2021/22:152). Den 17 februari 2022 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att analysera vilka förutsättningar som skulle behöva ändras för att genom skärpt miljökontroll vid besiktning kunna förbättra luftkvaliteten. Uppdraget förutsätter att Transportstyrelsen analyserar konsekvenserna av de svenska kraven på miljökontroll i relation till relevanta och kända jämförelsepunkter. Uppdraget redovisades den 15 februari 2023 (LI2023/01773). Som ett led i att genomföra regeringsuppdraget har Transportstyrelsen gjort bedömningar av konsekvenserna av den svenska miljökontrollen vid fordonsbesiktning, delvis i relation till andra länder inom EU. Slutsatsen är att de svenska kraven i vissa delar är högre ställda och vissa delar lägre ställda än kraven i jämförbara länder. Det finns dock områden där förbättrade mätmetoder kan göra miljökontrollen mer ändamålsenlig, och slutsatserna inkluderas i Transportstyrelsens fortsatta regelutveckling på föreskriftsnivå. Regeringen anser att tillkännagivandet med detta är slutbehandlat.

Buller kan medföra negativa effekter på hälsa och välbefinnande

Ihållande trafikbuller som överskrider gällande riktvärden, eller temporärt buller som kraftigt överstiger gränsvärden, kan medföra negativa effekter på hälsa och välbefinnande. Övergripande bullerkartläggningar visar att ca 2 miljoner personer i Sverige utsätts för bullernivåer över beslutade riktvärden utomhus vid sin bostad, varav ca 600 000 personer utsätts för buller från statliga vägar och järnvägar. Längs

statlig infrastruktur finns drygt 20 000 bostäder och ca 250 skolor som behöver utredas för behov av åtgärder på grund av höga bullernivåer.

Trafikverket genomförde under 2023 bulleråtgärder för totalt ca 6 700 personer längs statliga vägar och järnvägar.

Andelen som använder fysiskt aktiv transport har minskat över tid

Fysiskt aktiv transport, dvs. resande som görs t.ex. till fots eller med cykel, utgör en viktig del av människors totala fysiska aktivitet och bidrar till en god hälsa i befolkningen, se vidare utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg, avsnitt Folkhälsopolitik. Andelen som använder fysiskt aktiv transport ligger fortsatt på en låg nivå.

Endast en liten andel barn och unga uppfyller den rekommenderade aktivitetsnivån på 60 minuter per dag via transporter, och bland vuxna har aktivitetsnivån via transporter minskat. Andelen barn (6–17 år) som använder fysiskt aktiva transporter mer än 60 minuter per dag var knappt tre procent 2022. Andelen vuxna (18–84 år) som använde aktiva transportsätt mer än 30 minuter per dag var knappt 12 procent 2022. Det är en stor utmaning att hitta en tillförlitlig metod för årliga jämförelser av aktiva transporter. Både Statens väg- och transportforskningsinstitut och Trafikanalys har arbetat med metodutveckling och genomfört pilotstudier med varierande resultat.

Under 2023 byggdes 48 kilometer ny statlig cykelväg. Åtgärder som ökar säker gång och cykling i transportsystemet bedöms generellt ge positiva hälsoeffekter. Arbetet med att främja ökad och säker cykling sker bl.a. genom statlig medfinansiering till regioner och kommuner i form av stadsmiljöavtalen. Stadsmiljöavtalen redovisas under avsnitt 3.3.4 samt under utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande samt konsumentpolitik, avsnitt Goda och hållbara livsmiljöer. Under utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur, avsnitt God bebyggd miljö redovisas etappmålet inom miljömålen för gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som utskottet anför om behovet av förtydliganden av regelverket för hyrda cyklar och elsparkcyklar (bet. 2021/22:TU11 punkt 6, rskr. 2021/22:280). Regeringen har beslutat om regeländringar för elsparkcyklar genom ändringar i trafikförordningen (1998:1276). Ändringarna trädde i kraft den 1 september 2022 och innebär att elsparkcyklar inte längre får framföras på gångbana (1 kap. 4 § trafikförordningen) och att elsparkcyklar inte får parkeras på en gång- eller cykelbana annat än på en uppställningsplats eller anordning för parkering av cyklar (3 kap. 48 § trafikförordningen). Inom Landsbygds- och infrastrukturdepartementet har en genomgång av problembilden med hyrcyklar genomförts (LI2023/00906). Det har därvid konstaterats att ordningsproblemen med hyrcyklar är litet och att det därmed inte är motiverat att gå vidare med ytterligare åtgärder. Regeringen anser att tillkännagivandet med detta är slutbehandlat.

Insatser för att minska påverkan på naturmiljö och kulturlandskap fortgår

Transportsektorns sammantagna påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet förändrades inte avsevärt under 2023 jämfört med 2022.

Trafikverket har genomfört riktade miljöåtgärder för att åtgärda brister i befintlig infrastruktur. Trafikverkets åtgärder har bidragit till landskapsanpassningen genom att minska infrastrukturens negativa påverkan på natur- och kulturvärden samt främjat positiva värden.

Under 2023 ökade genomförandet av riktade landskapsåtgärder jämfört med tidigare år. Trafikverket har under året fortsatt att satsa på passager för vilt och på arbetet med

att främja artrika miljöer och motverka invasiva främmande arter. Andra projekt som legat i fokus under året är arbete med vattenkvalitet och vattenmiljö, alléer, restauration av kulturobjekt samt kulturmiljöstärkande åtgärder. I dag bedöms 45 procent av de artrika miljöerna i den svenska infrastrukturen vara påverkade av invasiva främmande arter. Det är en minskning jämfört med föregående år, men problemet med spridning av invasiva främmande arter är dock fortsatt stort.

Trafikverkets arbete med att hantera förorenade områden, inklusive historiska miljöskador, har bidragit till att minska påverkan på naturmiljön. Trafikverket arbetade under 2023 vidare med flera objekt. Under 2023 inventerades strax över 1 500 objekt vilket ledde till strax över 200 undersökningar och ca 60 efterbehandlingar. Det finns även avtal med femton bolag om den s.k. miljögarantin. Vid Jernhusen AB:s bangårdar avslutades under 2023 flera större saneringsåtgärder och flera är i slutskedet. Totalt uppgick kostnaderna för förorenade områden 2023 till ca 220 (206) miljoner kronor fördelat på 72 (41) miljoner kronor för Trafikverket och 148 (165) miljoner kronor för ersättning enligt miljögarantin.

Oljeutsläpp från fartyg i Östersjön har minskat under lång tid, både när det gäller antalet observerade utsläpp och den uppskattade sammanlagda volymen. Nivåerna under senast rapporterat år, 2022, steg något jämfört med föregående år men då hade antalet spaningstimmar även ökat.

3.3.4 Redovisning av den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033

Investeringar i den statliga transportinfrastrukturen

Ekonomiska ramar

Den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen för planperioden 2022–2033 är enligt riksdagens beslut 799 miljarder kronor i fasta priser (2021 års prisnivå), varav 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, 165 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga järnvägar och 197 miljarder kronor till vidmakthållande av statliga vägar, tabell 3.1.

Tabell 3.1 Anvisade anslagsramar för perioden 2022–2033Miljoner kronor¹

Åtgärdsområde i nationell plan	Belopp 2022–2033
Utveckling av transportsystemet²	437 000
Namngivna objekt	296 700
Stadsmiljöavtal	6 000
Trimnings- och miljöåtgärder	39 900
varav miljöåtgärder	11 550
Räntor och återbetalning av lån	25 700
Övrig utveckling	25 700
varav planering, stöd och utveckling	16 000
varav forskning och innovation	3 100
varav bidrag Inlandsbanan	2 100
varav bidrag Öresundskonsortiet	4 500
Ekonomiska ramar för länsplaner	42 000
Ersättning till kommuner för drift av icke statliga flygplatser³	1 000
Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur⁴	362 000
Vidmakthållande järnväg	165 000
varav drift, underhåll och trafikledning	163 700
varav forskning och innovation	1 300
Vidmakthållande väg	197 000
varav drift och underhåll	161 500
varav forskning och innovation	2 300
varav bärighetsåtgärder	18 200
varav bidrag drift av enskild väg	15 000
Statlig anslagsram för planperioden	799 000

¹ Beloppen är angivna i prisnivå 2022.² Medlen anvisas på anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur.³ Medlen anvisas på anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur.⁴ Medlen anvisas på anslag 1:6 Ersättning till kommuner för drift av till icke statliga flygplatser.

Källa: Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, beslut om byggstarter 2022–2024, beslut om förberedelse för byggstarter 2025–2027 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.).

Medel för investeringar tillkommer därutöver från bl.a. medfinansiering och EU-finansiering. Medfinansiering uppgick 2023 till 1 083 miljoner kronor, varav 708 miljoner kronor från kommuner, 164 miljoner kronor från regioner samt 211 miljoner kronor från andra aktörer. Utbetalningarna från Europeiska kommissionen via Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE) uppgick 2023 till 997 miljoner kronor i stöd för investeringar och utveckling. De största utbetalningarna till Trafikverket var till Västlänken (471,5 miljoner kronor), Hallsberg–Degerön (163,8 miljoner kronor) och E22, broar över Helgeå (50,6 miljoner kronor).

Av de medel som har utbetalats från EU har 682 miljoner kronor kommit Trafikverket till del i form av anslag, vilket avser totalt tillgängligt belopp. Resterande utbetalade medel från EU under 2023 kommer att anslagsredovisas under 2024.

Uppföljning av verksamhetsvolym för investeringar

Investeringsvolymen för om- och nybyggnadsåtgärder redovisas i tabell 3.2. Den totala investeringsvolymen för 2023 ökade med ca 1,8 miljarder kronor jämfört med 2022.

Tabell 3.2 Verksamhetsvolym för statliga investeringar inklusive bidrag och statlig medfinansieringMiljoner kr¹

År	Föregående nationella plan för perioden 2018–2029		Nu gällande nationella plan för perioden 2022–2033	
	2020	2021	2022	2023
Nationell plan, verksamhetsvolym statliga investeringar inklusive bidrag och statlig medfinansiering				
Järnväg	17 017	18 739	20 638	21 062
varav namngivna objekt	15 400	17 485	18 962	19 188
Väg	13 857	13 301	14 139	14 482
varav namngivna objekt	9 909	9 305	9 973	10 764
Sjöfart, inkl. bidrag till Sjöfartsverket ²	196	424	432	1 060
varav namngivna objekt	151	333	396	1 036
Lufft, inkl. statlig medfinansiering ³	104	120	46	42
varav namngivna objekt	25	0	0	0
Trimningsåtgärder, tillgänglighet och trafiksäkerhet	2 049	2 117	2 409	2 273
Miljöåtgärder ⁴	838	885	999	1 052
Planering investeringsåtgärder	111	110	129	142
Utbetalning av bidrag, stöd och statlig medfinansiering	2 281	3 353	4 170	4 387
varav investeringar i nationell och regional plan	1 975	2 954	3 519	3 834
varav stadsmiljöavtal	306	399	651	553
Summa nationell plan, verksamhetsvolym	30 515	33 358	36 870	38 688
Länsplaner, verksamhetsvolym investeringar inklusive bidrag och statlig medfinansiering				
Namngivna objekt	1 400	1 020	1 003	1 044
Trimnings- och miljöåtgärder	1 061	844	851	923
Statlig medfinansiering	488	764	713	638
Summa länsplaner, verksamhetsvolym investeringar	2 949	2 638	2 567	2 605
Totalt nationell plan och länsplaner	33 464	35 986	39 437	41 293

¹ Prisbelopp är angivna i prisnivå 2022.² Avser investeringar i nationell plan som Trafikverket ansvarar för samt om- och nybyggnadsåtgärder i farleder och slussar som Trafikverket finansierar via nationell plan men där Sjöfartsverket är ansvarigt för genomförandet. Utöver dessa medel tillkom 1 003 mnkr 2022 från extern part.³ Avser miljöinvesteringar som Trafikverket ansvarar för, namngiven investering är medfinansiering av Sälens flygplats, statligt investeringsstöd till landningsbana.⁴ Inklusive bidragsutbetalningar, huvudsakligen miljögarantier enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket.

Källa: Trafikverkets årsredovisning samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2024/00962).

Stadsmiljöavtalen ska främja hållbara stadsmiljöer och skapa förutsättningar för åtgärder i städer som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, respektive till hållbara godstransporter. Mer information om hur stadsmiljöavtalen hanterats under 2023 finns i utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande samt konsumentpolitik.

I tabell 3.2 visas utfallet för trimnings- och miljöåtgärder i den föregående nationella planen, åren 2020 och 2021. Tabellen redovisar också utfallet 2022 och 2023, de första åren i den nu gällande nationella planen för perioden 2022–2033. Utfallet för trimningsåtgärder var 2023 sammanlagt 2 273 miljoner kronor, medan utfallet för

miljöåtgärder var 1 052 miljoner kronor. För 2022 var utfallet för dessa åtgärds-kategorier 2 409 miljoner kronor respektive 999 miljoner kronor.

Uppföljning av objekt som öppnades för trafik under 2022

Under perioden mellan oktober 2022 och september 2023 öppnades elva objekt för trafik, se tabell 3.3.

Tabell 3.3 Objekt öppnade för trafik 2022

Trafikslag	Plantyp	Objektsnamn
Väg	Länsplan	Väg 373 Svensbyn-E4, etappen Vitsand–Svensbyn
Väg	Länsplan	Väg 66 Östra Tandö–Bu
Väg	Länsplan	Väg 61 Graninge–Speke
Väg	Länsplan	Väg 23 Måilla–Hultsfred
Väg	Länsplan	Väg 23 Huseby–Marklanda
Väg	Länsplan	Väg 13 Förbi Assmåsa
Väg	Nationell plan	Kattegattleden
Väg	Nationell plan	Väg 56 Kvicksund–Västjädra
Väg	Nationell plan	E18 Danderyd–Arninge
Väg	Nationell plan	E20 förbi Vårgårda
Väg	Nationell plan	E20 Alingsås–Vårgårda

Källa: Trafikverkets årsredovisning 2023.

Den slutliga totala investeringskostnaden justerad med konsumentprisindex med konstant skatt (KPI-KS) för redovisade nationella objekt ovan uppgick sammanlagt till 2 820 miljoner kronor, och 1 520 miljoner kronor för objekten i regionala länsplaner.

Tio av elva objekt som öppnades för trafik under 2023 har ökat i kostnad, jämfört med den ursprungliga plankostnaden. Sammantaget har kostnaden för de objekt som öppnades för trafik 2023 ökat med 22 procent (motsvarande 794 miljoner kronor) jämfört med beräknad kostnad då objekten togs med i planen, omräknat med KPI-KS. KPI-KS baseras på de genomsnittliga prisförändringarna i samhället. Om hänsyn tas till den snabba prisutveckling som har skett till följd av den starka anläggnings-branschen, har objekten sammantaget en kostnadsökning på tio procent (420 miljoner kronor) jämfört med beräknad plankostnad.

Trafikverket följer upp lönsamheten för objekt fem år efter att de har öppnats för trafik. Uppföljning av tolv namngivna objekt som öppnades för trafik 2018 visar att nio objekt har uppnått den nytta som beskrevs vid fastställelse av dåvarande plan. För tre objekt kunde en jämförelse inte göras.

Uppföljning av kostnader för pågående objekt i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033

I tabell 3.4 redovisas uppföljning och prognos över kostnaderna för de största pågående namngivna investeringsobjekten i den nationella planen där Trafikverket är infrastrukturförhållare. För fem av dessa objekt bedömer Trafikverket att totalkostnaden kommer att öka jämfört med kostnaden i den gällande nationella planen. De tre största ökningarna bedömer Trafikverket blir på tre järnvägsobjekt: Ängelholm–Maria (22 procent), tunneln genom Varberg (16 procent) och Flackarp–Arlöv (16 procent).

Trafikverket har i årsredovisningen för 2023 omnämmt ytterligare två projekt där prognos lämnats, dels Västsvenska paketet (flera åtgärder), dels utbyggnaden av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg European Rail Traffic Management System (ERTMS) (flera delsträckor). För båda dessa objekt är uppgifterna om de ingående delarnas kostnader inte redovisade. Västsvenska paketet består av flera åtgärder, där

järnvägsobjektet Västlänken är den största. I januari 2023 hävdade Trafikverket kontraktet med entreprenören för etappen Haga i Västlänken, där det huvudsakliga skälet för hävningen var omfattande och växande försening. Västsvenska paketet och ERTMS kommer att särskilt följas upp av regeringen i den fortsatta framdriften.

Sedan tidigare har stora kostnadsökningar för objektet Ostlänken redovisats. Regeringen har gett Trafikverket ett särskilt uppdrag att identifiera och vidta kostnadsreducerande åtgärder i genomförandet av projektet Ostlänken (I2022/02417). I sin redovisning av uppdraget beskriver Trafikverket att regeringens beslut att Ostlänken inte längre ska ingå i ett separerat system av nya stambanor innebär att tidigare ambitionsnivåer kan anpassas och att detta möjliggör att vissa kostnadsreducerande justeringar och åtgärder kan inarbetas i Ostlänken. Regeringen fortsätter att följa frågan.

Under hösten 2023 beslutade regeringen att Trafikverket ska återstarta planläggningen för ny järnväg Göteborg–Borås och inleda planläggning för Hässleholm–Lund. För Skåne beslutade regeringen att den nationella planen skulle kompletteras med sex åtgärder för förbättrad kapacitet i järnvägssystemet.

Tabell 3.4 Prognosutveckling för större pågående projekt i nationell plan 2022–2033

Miljarder kronor

Objekt	Kostnad ¹ enligt prognos 31 dec 2020	Kostnad ¹ enligt prognos 31 dec 2021	Kostnad ¹ enligt planbeslut 2022–2033	Kostnad ¹ enligt prognos 31 dec 2022	Kostnad ¹ enligt prognos 31 dec 2023
Ostlänken, nytt dubbelspår Järna–Linköping	59,7	91,6	91,4	91,4	91,4
Tomtebodavägen–Kallhäll, ökad kapacitet (Målarbanan)	21,3	27,1	25,5	25,5	25,5
Varberg, dubbelspår (tunnel) inklusive resecentrum	5,6	7,0	6,9	7,8	8,0
Olskroken, planskildhet	4,4	4,4	4,3	4,3	4,3
Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår	4,5	5,0	4,2	4,9	4,9
Göteborgs hamnbana och Marieholmsbron, ökad kapacitet och dubbelspår över Göta älv	4,1	4,1	3,8	3,9	4,0
Förbifart Stockholm	43,3	43,3	41,7	41,7	41,7
E4/E12 Umeå/Umeåprojektet	3,0	3,0	2,7	2,7	3,0
Ängelholm–Maria, dubbelspårsutbyggnad (inklusive Romaresväg)	3,1	3,0	2,9	3,2	3,5

¹ Prisår 2021.

Källa: Trafikverkets årsredovisningar för åren 2020–2023.

Uppföljning av länsplaner för regional infrastruktur

I tabell 3.5 visas hur stor andel av länsplanerna som genomförts i förhållande till avsatta medel för varje län. Trafikverket planerar genomförandet av länsplanerna i fyraårsperioder, med målet att utfallet över fyraårsperioden ska vara så jämnt fördelat som möjligt mellan länen. Den första fyraårsperioden för länsplanerna omfattar åren 2022–2025. Vissa år kan utfallet för ett specifikt län ligga långt över plan, vilket bl.a. kan bero på att ett större projekt i ett visst län av effektivitetsskäl behöver genomföras i sin helhet. För några län är utfallet lågt, dels på grund av försenade underlag för att starta produktionen, dels på grund av att det krävts omtag i objekt, vilket gjort att de behövt senareläggas. Ytterligare en anledning till ett lågt utfall i vissa län är att länsplanerna för 2022–2033 fastställdes först i slutet av 2022, och planeringen har därför inte hunnit anpassas till de nya planerna.

Tabell 3.5 Uppföljning för länsplaner för regional transportinfrastruktur perioden 2022–2033

Miljoner kronor

Region	Andel av planen 2022–2033 som genomförts ¹	Anslagsram enl. beslut om Nationell plan 2022–2033 ²	Planerad genomförandenivå 2022–2025	Procentuell andel genomfört under perioden 2022–2025	Procentuell andel genomfört för hela planperioden
Stockholm	8	9 832	3 303	24	8
Uppsala	8	1 901	656	23	8
Södermanland	10	1 148	590	24	10
Östergötland	8	1 680	587	25	8
Jönköping	5	1 581	626	14	5
Kronoberg	16	881	142	82	16
Kalmar	13	1 068	393	38	13
Gotland	0	257	106	1	0
Blekinge	22	610	284	54	22
Skåne	8	5 095	1 723	24	8
Halland	5	1 364	488	15	5
Västra Götaland	8	7 339	2 785	23	8
Värmland	11	1 151	334	36	11
Örebro	26	1 181	368	81	26
Västmanland	6	949	351	16	6
Dalarna	12	1 294	169	74	12
Gävleborg	8	1 093	327	28	8
Västernorrland	14	1 020	208	61	14
Jämtland	7	598	40	78	7
Västerbotten	9	1 054	340	27	9
Norrbottnen	15	931	40	211	15

¹ Löpande priser.² Anslagsramar anges i 2021 års prisnivå.

Källa: Trafikverkets årsredovisning för 2023.

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Vidmakthållande av den statliga väg- och järnvägsanläggningen omfattar att genomföra nödvändiga drift- och underhållsåtgärder av de anläggningar som är i drift. Syftet är att hålla statliga vägar och järnvägar framkomliga och bevara dem så att den avsedda funktionen kan upprätthållas under hela livstiden och därmed bidra till att de transportpolitiska målen nås. Underhållsåtgärder är endast kostnadseffektiva till en viss punkt i nedbrytningsprocessen och därefter krävs en reinvestering av de delar av anläggningen som har uppnått sin tekniska livslängd. Underhållet ska bidra till att anläggningen är robust, kan erbjuda en hög kapacitet och användbarhet samt en god punktlighet. Under 2023 drabbades transportsystemet av vissa omfattande kritiska incidenter som Trafikverket har behövt hantera och även fortsatt hanterat, t.ex. skyfall med stora konsekvenser på Ostkustbanan och skredet vid väg E6 i Stenungsund. Dessa och andra extrema händelser, såsom snökaos på väg E22, kräver att Trafikverket agerar med sin underhållsorganisation i samverkan med andra myndigheter och aktörer. Trafikverkets anslag för underhållsverksamheten under 2022 framgår av tabell 3.6.

Tabell 3.6 Anslagstilldelning vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Miljoner kronor

	2019	2020	2021	2022	2023
Drift och underhåll av vägar	11 621	11 978	12 207	13 250	14 317
Bärighet och tjälsäkring av vägar	1 231	1 242	1 484	1 533	1 670
Bidrag för drift av enskild väg	1 211	1 273	1 308	1 309	1 328
Drift, underhåll och trafikledning järnväg	9 320	12 605 ¹	14 784 ²	14 764	13 636
Totalt	23 383	27 098	29 783	30 856	30 951

¹ Innehåller en jämförelsestörande post avseende energiskatt på el för tågdrift omfattande 1 533 miljoner kronor.² Innehåller en jämförelsestörande post avseende energiskatt på el för tågdrift omfattande 453 miljoner kronor.

Källa: Trafikverkets regleringsbrev för budgetåret 2023.

Vägunderhållet har påverkats av omvärldsläget och väder

Under 2023 ökade verksamhetsvolymen för vägunderhåll jämfört med föregående år. Under året fortsatte Trafikverket att genomföra åtgärder till följd av regeringens genomförda satsningar på förbättrat vägunderhåll, med fokus på bl.a. det finmaskiga vägnätet i landsbygder som har särskild betydelse för god tillgänglighet. Exempel på åtgärder som har utförts i hela landet är beläggnings-, belysnings-, avvattnings- och brounderhåll.

En viktig verksamhet för att säkerställa framkomlighet och användbarhet är beläggningsunderhåll. Statusen på de belagda vägarna påverkas även av andra åtgärder som t.ex. avhjälpande underhåll och bärighetshöjande åtgärder. Nedlagda kostnader för beläggningsunderhåll varierar mellan olika vägtyper, se tabell 3.7. Variationerna mellan åren är små. Fördelningen mellan de olika vägtyperna är representativ utifrån hur mycket trafik som går på vägarna, eftersom mer trafikerade vägar slits mer och har en snabbare nedbrytning och därför behöver mer underhåll än mindre trafikerade vägar. Under 2023 steg priset på bitumen och drivmedel kraftigt, vilket medfört att Trafikverket har genomfört färre åtgärder för de medel som avsatts. Det medför ett större behov av både förebyggande och avhjälpande underhåll kommande år.

Tabell 3.7 Nedlagda kostnader förebyggande beläggningsåtgärder för respektive vägtyp

Kronor per kvadratmeter väg per år

Vägtyp	Andel av total vägyta, procent	Trafikarbete, procent	2019	2020	2021	2022	2023
Vägar i storstadsområden	2	13	7	9	9	9	7
Vägar som bildar större sammanhängande stråk	19	40	4	6	5	6	5
Vägar för dagliga resor och arbetspendling	28	30	5	5	4	5	7
Övriga för näringslivet viktiga vägar	27	11	3	2	2	3	2
Vägar som är viktiga för landsbygden	4	1	1	2	3	3	3
Övriga vägar	20	5	2	2	2	2	2
Totalt	100	100	3	4	4	4	4

Källa: Trafikverket.

Vinterväghållning är en viktig förutsättning för att säkerställa framkomligheten under vintermånaderna. Enligt Trafikverkets bedömningar verkar förekomsten av extremväder med stora nederbörds mängder öka, liksom antalet väderomslag. Perioderna med stabil vinter blir kortare i norra Sverige. År 2023 inleddes relativt normalt utifrån antalet snöfall och halktillfällen. Däremot blev slutet av året väldigt snörikt med runt 50 procent fler snöfall än normalt. Redan i oktober var stora delar av

landet snötäckt. Kostnaden för vinterväghållning under 2023 var 2 675 miljoner kronor vilket är 300 miljoner kronor högre än föregående år.

För att säkerställa vägnätets robusthet och bibehålla kapaciteten har Trafikverket under året genomfört bärighetsåtgärder. Huvuddelen av de tunga vägtransporterna går på de större vägarna som är dimensionerade för att klara tunga laster. Av det statliga vägnätet håller ca 96 procent de högsta bärighetsklasserna BK1 eller BK4. På dessa vägar går mer än 99 procent av trafikarbetet. På de mindre vägarna förekommer det bärighetsrestriktioner, vilket påverkar främst skogsbruket och jordbruket som genererar tunga transporter. Inom bärighetsanslaget utförs även förebyggande åtgärder för att klara av exempelvis stormar och skred till följd av klimatförändringar. I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 har medel för bärighetsåtgärder fördelats för en fortsatt successiv utbyggnad av ett vägnät för tyngre transporter. För hela det statliga vägnätet öppnades under 2023 ytterligare ca 7 969 kilometer vägar för BK4, utöver de ca 41 397 kilometer väg som redan tidigare har öppnats för trafik. Under 2023 uppläts ca 42 procent av hela det statliga vägnätet för BK4.

Den 31 augusti 2023 trädde nya regler för längre fordon i kraft, som innebär att det blir tillåtet med lastbilar upp till 34,5 meter på vissa utpekade vägar. Det möjliggör för Trafikverket att upplåta 34,5 meter långa lastbilar, mot tidigare 25,25 meter, på ett utpekad vägnät som inledningsvis är ca 600 mil långt. Längre lastbilar medför att transportkostnaden minskar och bidrar till att stärka näringslivets konkurrenskraft.

Järnvägsunderhållet säkerställer anläggningens tillgänglighet

För att hålla järnvägsnätet tillgängligt och säkert för användarna genomförs underhåll av bl.a. spår, spårväxlar, broar, tunnlar och kontaktledningar. Trafikverkets verksamhetsvolym för drift och underhåll av järnvägen ökade under 2023 jämfört med 2022. Det innebär att Trafikverket har kunnat utföra fler underhållsåtgärder och bl.a. kunnat öka andelen förebyggande åtgärder, till exempel reinvesteringar, komponentbyten och ett förstärkt underhåll. Underhållsverksamheten på järnväg finansieras utöver av anslagsmedel även av intäkter från banavgifter. Banavgiftsintäkterna uppgick under 2023 till 2 326 miljoner kronor vilket innebär att de finansierade ca 16 procent av Trafikverkets totala verksamhetsvolym för drift och underhåll av järnvägen. För att använda resurserna så långsiktigt effektivt som möjligt har Trafikverket prioriterat underhållet på ett sätt som skapar mesta möjliga nytta för järnvägens slutanvändare. Prioriteringarna framgår av Trafikverkets underhållsplan avseende perioden 2023–2026 vilken löper över fyra år och uppdateras årligen. Planen grundar sig på inriktningen i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Förutsättningar i den nationella planen är att Trafikverket kan säkerställa grundläggande funktioner för framkomlighet, säkerhet och tillgänglighet för hela det statliga järnvägsnätet. Trafikverket genomför en särskild satsning för att ta igen det eftersläpande underhållet på fyra särskilt utpekade flöden: Malmbanan, Luleå–Hallsberg, Södra stambanan och Västra stambanan. Dessa flöden har tagits fram i branschsamverkan och är viktiga för person- och godstrafiken. Exempel på större reinvesteringar som genomförts under året är spårbyte på Godsstråket genom Bergslagen och Värmlandsbanan samt kontaktledningsbyte på Rååbanan. Även utbyte av spårväxlar, reparation och ommålning av broar och tunnlar samt upprustning av ställverk har utförts.

Tabell 3.8 visar antalet kronor per tågkilometer för 2019–2023 och antalet kronor per spårmeter för underhåll och reinvesteringar under 2023 (tågkilometer motsvarar trafikering). Antalet kronor per tågkilometer är högre på bantypen övriga för näringslivet viktiga banor på grund av att det går relativt lite trafik på dessa banor i förhållande till kostnaden för underhållet. Förändringar från år till år beror främst på

vilka större reinvesteringar som genomförs och hur trafikeringen förändras. Reinvesteringar som ledde till en ökning av antalet kronor per tågkilometer 2023 var spår- och tunnelåtgärder på banor för godstransport och resandetrafik samt banor för dagliga resor och arbetspendling. Siffrorna för 2020 påverkades av en minskad trafikering på grund av pandemin, vilket har bidragit till att antalet kronor per tågkilometer ökade generellt under 2020.

Tabell 3.8 Underhåll och reinvesteringar i kronor per bantyp i förhållande till antalet tågkilometer och antalet spårmeter

Kronor per tågkilometer per år

Bantyp	Miljoner tågkilometer 2023	Andel, procent	Spårkilometer	Andel, procent	Kronor per spårmeter 2023	2019	2020	2021	2022	2023
Storstad	38,3	24	1 360	9	899	38	49	38	29	32
Större stråk	65,5	40	4 481	30	583	28	24	31	45	40
Godstransporter och resandetrafik	44,0	27	4 391	30	625	51	54	43	60	62
Dagliga resor och arbetspendling	12,3	8	2 344	16	904	57	95	133	101	172
Övriga för näringslivet viktiga banor	1,3	1	1 334	9	490	244	409	378	730	504
Ringa eller ingen trafik	0,0	0	340	2	24	0	0	0	0	0
Rangerbangårdar	0,7	0	331	2	1 290	473	662	1 004	656	636
Övriga bangårdar	0,0	0	203	1	478	0	0	0	0	0
Totalt	162,1	100	14 784	100	668	43	50	51	58	61

Källa: Trafikverket.

Regeringens bedömning av måluppfyllelsen

Stora utmaningar har påverkat möjligheten att nå det övergripande transportpolitiska målet

Regeringen konstaterar att det övergripande transportpolitiska målet inte har nåtts eftersom flertalet indikatorer har utvecklats negativt. Flera stora utmaningar under 2023 och början av 2024 har påverkat möjligheterna att nå målet. Internationellt sett har Rysslands fullskaliga invasion av Ukrainamedfört längre flygvägar och minskad trafik. Konflikterna i Mellanöstern och attacker mot sjöfarten i Röda havet har medfört att flera rederier har fått förlängda transportrutter. Detta har i sin tur lett till ökade bränslekostnader och längre leveranstider. Transportområdet har även drabbats av nationella utmaningar, bl.a. skredet vid väg E6 i Stenungsund, urspårningar och stora skador på Malmbanan och snökaos längs väg E22. Klimatförändringar medför ökad risk för extrema väderhändelser vilket kan påverka transportsystemets tillförlitlighet och robusthet. Transporternas växthusgasutsläpp har minskat över tid och behöver fortsatt minska. Transportsystemets tillförlitlighet har utvecklats negativt. De regionala skillnaderna i tillgänglighet inom transportsystemet är fortfarande stora. Transportförsörjningen bedöms inte vara samhällsekonomiskt effektiv, då transportköparen i många fall inte betalar för alla de kostnader som transporten orsakar även om det finns undantag. Transporternas ekonomiska överkomlighet i samhället har sjunkit vilket också påverkat tillgängligheten negativt.

Utvecklingen mot att nå funktionsmålet har i vissa delar inte förändrats medan andra delar har haft en negativ utveckling

Den nedåtgående trenden för transportsystemets standard och tillförlitlighet fortsatte under 2023 med ytterligare försämrad punktlighet inom framför allt järnvägstrafiken men även en ökning av totalstoppen i vägtrafiken. Kvaliteten och driftsäkerheten är överlag oförändrad jämfört med föregående år, men med regionala variationer.

Transportsystemets användbarhet för olika grupper har i stort sett inte utvecklats i någon tydlig riktning sedan målen antogs. Sammantaget bedöms användbarheten för personer med funktionsnedsättning som oförändrad jämfört med föregående år. Jämställdheten inom transportområdet är i stort sett oförändrad, men en viss utveckling syns med avseende på skillnaderna i bilinnehav och körkortsinnehav mellan män och kvinnor samt att kvinnors representation på ledningsnivå i beslutande församlingar har ökat. Transportbranschens villkor bedöms ha utvecklats negativt då bl.a. antalet innehavare av körkort C och D fortsatt att minska. Sammantaget befinner sig tillgängligheten för både person- och godstransporter på en nivå jämförbar med när målen antogs och inga större förändringar jämfört med föregående år. Transportkostnaderna har dock stigit till följd av internationella störningar.

Uppfyllelsen av hänsynsmålet ligger generellt sett på en oförändrad nivå

Bedömningen är att uppfyllelsen av hänsynsmålet totalt sett ligger på en oförändrad nivå jämfört med när målen antogs och i jämförelse med föregående år. Antalet omkomna totalt i trafiken har minskat sedan 2009, men antalet omkomna ökade under 2023 jämfört med 2022. För att etappmålen till 2030 ska nås, måste antalet omkomna inom vägtrafik och bantrafik minska. Antalet olyckor med vilt och ren var under 2023 det högsta sedan målen antogs. Växthusgasutsläppen från inrikes transporter minskar och utvecklingen går i rätt riktning tack vare en fortsatt ökad elektrifiering. Utvecklingstakten behöver öka för att etappmålet för 2030 ska nås i tid utifrån befintliga och hittills aviserade åtgärder. Det fortsatt minskande aktiva resandet kan leda till negativa hälsoeffekter hos befolkningen. Buller utgör fortfarande ett problem, men luftkvaliteten fortsätter att utvecklas positivt. Transportsektorns sammantagna påverkan på naturmiljön och kulturlandskapet förändrades inte avsevärt.

3.4 Politikens inriktning

Ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem där alla trafikslag utvecklas och bidrar till de transportpolitiska målen är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Det är viktigt att underlätta för människors vardag med resor till jobb och utbildning, samt att stärka förutsättningarna för en effektiv godstrafik som främjar jobb och tillväxt i hela landet samtidigt som god tillgänglighet kan bidra till ökat bostadsbyggande. Transportsektorn har också en avgörande roll för Sveriges klimatomställning. Ett holistiskt, trafikslagsövergripande perspektiv behövs som inkluderar alla trafikslag, såväl väg- och järnvägstrafik som sjö- och luftfart. De olika trafikslagen ska inte ställas emot varandra, utan tvärtom kompletterar de varandra. Det är så en ökad effektivitet i transportsystemet och de transportpolitiska målen kan uppnås.

Ökat underhåll och fortsatta investeringar för att hela landet ska fungera

Behoven inom transportinfrastrukturen är stora och det krävs omfattande resurser till väg- och järnvägsnätet. Underhållet har under lång tid tillförts för lite resurser, samtidigt som kostnadskontrollen har varit bristfällig. Regeringen arbetar för en transportinfrastruktur som fungerar, där vägarna är hela och tågen går i tid. Behoven

inom transportinfrastrukturen är stora och det är nödvändigt att göra genomtänkta prioriteringar mellan olika åtgärder. Det innebär att vårda det befintliga transportsystemet och prioritera underhåll men också investera i ny infrastruktur där det behövs.

Underhållet av det svenska väg- och järnvägsnätet behöver stärkas och regeringen prioriterar därför underhållsåtgärder. Ett stärkt underhåll av väg- och järnvägsnäten är också viktigt för totalförsvaret och för Sveriges beredskap samt för samarbetet med allierade i Nato. I arbetet med att skapa en robust och tillförlitlig transportinfrastruktur ska klimatrelaterade risker fortsatt integreras och hanteras, t.ex. genom att vidta åtgärder i förebyggande syfte och vid akuta händelser för alla trafikslag. En del i att förbättra förutsättningarna för järnvägstrafiken är införandet av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg ERTMS. Takten i införandet av ERTMS behöver öka, vilket säkrar järnvägens framtida funktion och bidrar till mer kapacitet, säkerhet och ökad punktlighet. Regeringen föreslår en satsning på 1,5 miljarder kronor på vägunderhåll för att säkerställa framkomligheten och robustheten samt påbörja ett återtagande av det eftersatta underhållet. Även det enskilda vägnätet har behov av underhållsåtgärder som på grund av de senaste årens kostnadsökningar inte kunnat genomföras i samma takt som behov uppstått. Regeringen föreslår därför utökade ramar på 50 miljoner kronor för statsbidrag till enskild väghållning.

Regeringen bedömer att det finns ett stort behov av förstärkningar av vägnätet och järnvägsinfrastrukturen, inte minst av strategiska investeringar för att möjliggöra och accelerera den industriella gröna omställningen i norra Sverige. Regeringen har beslutat om en samlad strategi för nyindustrialiseringen och samhällsomvandlingen i Norrbottens och Västerbottens län, se utgiftsområde 24 Näringsliv. Ett av strategins målområden är förstärkt transportinfrastruktur.

Regeringen avser att lämna en infrastrukturproposition med förslag till ekonomiska ramar för en nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 och de ekonomiska ramarna för dessa år. Förslagen kommer att beskrivas närmare i den kommande propositionen. Regeringen har i denna proposition beräknat att utvecklings- och vidmakthållandeanslagen kommer att ökas med totalt ca 6 miljarder kronor 2026 och ca 8 miljarder kronor 2027. Den nya ekonomiska ramen kommer föreslås bli över 200 miljarder kronor större än under den nuvarande planperioden.

Det saknas i dag tillförlitliga data för att kunna följa upp och utvärdera genomförda upphandlingar inom transportområdet. Upphandlingar inom infrastrukturområdet behöver bli mer effektiva och ändamålsenliga. Regeringen avser därför att ge Trafikverket i uppdrag att följa upp och utvärdera upphandlingar och stärka sin upphandlingskompetens. Regeringen avser även att vidta åtgärder för att möjliggöra ett effektivare väg- och järnvägsunderhåll. En del av detta är att öka Trafikverkets effektivitet. Myndigheten har i detta syfte gjort en genomlysning av sin verksamhet för att bli mer effektiv och för att säkerställa en bättre väg- och järnvägsleverans i Sverige. Regeringen föreslår en besparing på Trafikverkets anslag i linje med myndighetens genomlysning. Vidare kommer regeringen att skärpa kostnadskontrollen genom att vidta åtgärder utifrån den översyn som gjorts över den finansiella styrningen av Trafikverket.

Regeringen avser att pröva alternativa finansieringsformer för transportinfrastruktur, under förutsättning att de kan leda till snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande, eller att fler projekt kan genomföras inom en viss tidsram än vad som annars hade varit fallet. Under kommande planperiod avser regeringen att testa investeringsobjekt som projekteras och byggs av annan aktör än Trafikverket. Regeringen avser också att pröva förutsättningarna för en utbyggnad av Malmbanan

med medverkan från privata aktörer och att utreda förutsättningarna för genomförande och finansiering av Östlig förbindelse i Stockholm.

Förstärkningar av robusthet och säkerhet inom transportområdet

Det allvarliga säkerhetspolitiska läget i Sveriges närområde och i Europa ökar behoven av förstärkt robusthet och säkerhet inom beredskapssektorn transporter eftersom sektorn är mycket viktig för att upprätthålla samhällsviktig verksamhet, bl.a. för andra beredskapssektorer, Sveriges försörjningsförmåga och Försvarsmaktens behov. Den sektorsansvariga myndigheten Trafikverket och beredskapsmyndigheter i sektorn behöver därför ges bättre förutsättningar för att kunna öka sin förmåga vid höjd beredskap och krig. Regeringen föreslår därför att resurser tillförs för att stärka det civila försvaret inom transportsektorn.

Regeringen föreslår också att Transportstyrelsen får ökade resurser för att förbättra sjöfartsskydd och hamnskydd enligt EU-reglering, i syfte att skydda mot angrepp.

Under 2025 avser Sverige att implementera EU:s direktiv om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhet i hela unionen (NIS2-direktivet). I syfte att säkerställa en framgångsrik implementering av NIS2-direktivet föreslår regeringen att resurser avsätts för att berörda tillsynsmyndigheter ska kunna bedriva och utveckla tillsynen inom de olika sektorer som ingår i NIS2-regleringen. Regeringen föreslår därför att Transportstyrelsen tilldelas ytterligare resurser för detta ändamål.

Förbättrade förutsättningar för sjöfarten och luftfarten

En väl fungerande sjöfart är avgörande för Sveriges utrikeshandel och varuförsörjning. Regeringens fortsatta strategiska arbete inom sjöfartsområdet syftar till att stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft och Sveriges beredskap. Regeringen vill göra det enklare för svenska rederier att hyra in och hyra ut obemannade fartyg. Regeringen föreslår att medel avsätts för att en skeppslegodel ska kunna införas i Transportstyrelsens fartygsregister. I syfte att främja den svenska sjöfartsnäringens konkurrenskraft bör stämpelskatten vid beviljande av ansökan om in-teckning i skepp slopas, se vidare i volym 1, avsnitt 12.11. Frågan om ändringar i systemet med tonnagebeskattning bereds vidare.

För att möta utmaningarna inom luftfarten, bl.a. konsekvenser efter pandemin, effekterna av sanktioner och stängda lufrum till följd av Rysslands fullskaliga invasion av Ukraina samt delvis ändrade resvanor, behöver luftfartens konkurrenskraft stärkas. Sedan den svenska flygskatten infördes har det inom EU, under ledning av det svenska ordförandeskapet, beslutats om skärpta och nya gemensamma styrmedel gällande flygets klimatpåverkan. I takt med att flygets klimateffekter alltmer hanteras på EU-nivå, t.ex. genom krav på inblandning av hållbara flygbränslen och att den fria tilldelningen av utsläppsrätter fasas ut, minskar behovet av en nationell flygskatt ur klimathänseende. Därmed är det också möjligt att avskaffa flygskatten som har negativ påverkan på flygets lönsamhet och i förlängningen riskerar att minska antalet flyglinjer. Regeringen föreslår att medel tillförs för att underlätta för Transportstyrelsen att kunna certifiera nya leverantörer av så kallade nättjänster till regionala flygplatser. Vidare avser regeringen att fortsätta det strategiska arbetet avseende luftfartens konkurrenskraft.

Utveckla förutsättningarna för godstransporter

Regeringen vill stärka förutsättningarna för en effektiv godstrafik som främjar jobb och tillväxt i hela landet. Ett fortsatt konkurrenskraftigt och heltäckande utbud av järnvägstransporter behövs för att möta näringslivets efterfrågan på kapacitetsstarka

transporter med låg klimatpåverkan. För att stärka järnvägens konkurrenskraft och bidra till transportsektorns klimatomställning föreslår regeringen att miljö-kompensationen för godstransporter förlängs till 2030. Stödet kräver ett godkännande från Europeiska kommissionen. Efter slutligt besked från kommissionen avser regeringen även att kunna genomföra det tidigare beslutade investeringsstödet för överflyttning av godstransporter till järnväg och sjöfart.

Regeringen har fortsatt sitt strategiska arbete med att utveckla förutsättningarna för godstransporterna i syfte att öka näringslivets konkurrenskraft genom att öka effektiviteten i godstransportsystemet. Under året har dialogmöten genomförts med företrädare för olika branscher och ett Godstransportforum har initierats. Inom ramen för det strategiska arbetet föreslår regeringen ett godstransportpaket med åtgärder för ett effektivare utnyttjande av godstransportsystemet. Infrastrukturpolitiken behöver ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk, minskar så kallade ”flaskhalsar” och har en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen.

Viktiga åtgärder för transportsektorns klimatomställning

För att nå Sveriges klimatmål och åtaganden inom EU behöver transportsektorns klimatomställning påskyndas. Genom mer elektrifiering och ökad användning av fossilfria drivmedel ska transportsektorn bidra till klimatomställningen. För att förbättra Transportstyrelsens möjligheter att genomföra EU-reglering med nya fordonskrav som bidrar till klimatomställningen av fordonsflottan, föreslår regeringen att myndigheten tillförs nödvändiga resurser. Vidare verkar regeringen för att en ökad samverkan mellan berörda aktörer ska komma till stånd i syfte att öka produktionen och användningen av fossilfria drivmedel i flyg- och sjöfartssektorn.

För att ytterligare bidra till transportsektorns klimatomställning föreslår regeringen även en förlängning av stödet till laddinfrastruktur samt att en elbilspremie riktad till grupper i behov av stöd tex i glesbygd införs, förutsatt kommissionens godkännande, se vidare utgiftsområde 21 Energi och utgiftsområde 20 Klimat, miljö och natur.

3.5 Budgetförslag

3.5.1 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.9 Anslagsutveckling 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2023	Utfall	34 172 781	Anslagssparande	8 242 801
2024	Anslag	36 656 072 ¹	Utgiftsprognos	33 867 359
2025	Förslag	41 028 989		
2026	Beräknat	47 678 359 ²		
2027	Beräknat	49 049 318 ³		

¹ Inklusivt beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 46 387 669 tkr i 2025 års prisnivå.

³ Motsvarar 47 284 564 tkr i 2025 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- långsiktig infrastrukturplanering för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart,
- investeringar i statliga vägar och järnvägar, stora och strategiska farleder och slussar,
- investeringar i isbrytarflottan,

- ränta och amortering på upptagna lån för infrastrukturprojekt,
- åtgärder i nationalstadsparken,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- statlig medfinansiering till byggande av regionala kollektivtrafikanläggningar inklusive tillgänglighetsanpassningsbidrag, statlig medfinansiering till cykelvägar, särskild statlig medfinansiering till storstädernas trafiksystem, statlig medfinansiering via länsplanerna till drift och byggande av enskilda vägar samt miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunala vägar, samt åtgärder för ökad samordning av godstransporter och omlastning av gods till transporter med låga utsläpp,
- statlig medfinansiering till projektering av tunnelbaneutbyggnaden i Stockholm,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet,
- informationsinsatser och kunskapshöjande insatser som syftar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen,
- viss myndighetsutövning inom transportområdet,
- Trafikverkets avgifter enligt avtalet om Öresundsbroförbindelsen,
- eventuellt infriande av betalningsutfästelser avseende villkorade aktieägartillskott till Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB,
- eventuellt infriande av kapitaltäckningsgarantin till Arlandabanan Infrastructure AB,
- åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet,
- inbetalning av aktiekapital till det schweiziska bolaget EUROFIMA (European Company for the Financing of Railroad Rolling Stock),
- uppdatering av Försvarmaktens flyghinderdatabas till den del som avser den civila luftfarten,
- underlag och stöd kring bilstöd till personer med funktionsnedsättning,
- bidrag till hamnar eller andra aktörer för etablering av anläggningar för nykterhetskontroll, samt
- förvaltningskostnader och andra åtgärder för beredskap och civilt försvar inom transportområdet.

Tabell 3.10 Beräknad fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2024	Förslag 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027
Trafikverkets disposition	33 988 729	35 486 418	34 045 827	39 051 119	45 276 492	46 968 063
Tillskott med anledning av kommande infrastrukturproposition 2026–2037 ¹	0	0	0	0	2 500 000	2 500 000
Omfördelning av förvaltningsmedel ¹	0	0	0		-1 955 000	-1 955 000
Besparing ¹	0	0	0	-200 000	-300 000	-300 000
Finansiering av CEF/TEN-T ¹	0	0	-235 000	-400 000	-450 000	730 000
Större investeringar i nationell plan ²	22 722 911	22 577 224	21 047 000	26 232 379	30 387 788	30 393 963
Väginvesteringar	4 341 759	4 595 721	4 296 000	5 317 641	6 262 495	6 300 485
Järnvägsinvesteringar	17 344 830	16 043 787	15 241 000	18 454 496	22 719 797	22 626 704
Sjöfartsinvesteringar	1 036 322	1 937 716	1 510 000	2 460 242	1 405 496	1 466 774
Övriga investeringar	3 883 078	4 088 214	4 694 000	4 065 918	5 255 707	5 078 419
Trimning och effektivisering samt miljöåtgärder	3 325 610	3 595 664	3 794 000	3 870 551	4 504 987	3 892 056
Stadsmiljöavtal	557 468	492 550	900 000	195 367	750 720	1 186 363
Investeringar i regional plan	2 603 401	3 713 700	3 180 000	3 962 266	4 183 664	4 567 787
Övrig verksamhet	2 762 107	2 812 503	2 841 425	2 735 769	2 693 864	2 773 156
Planering, stöd och myndighetsutövning	1 439 152	1 478 991	1 521 254	1 581 790	1 563 760	1 650 844
Forskning och innovation ³	663 437	640 000	639 841	683 979	650 104	632 312
Bidrag (Öresundsbron, IBAB ⁴)	659 518	693 512	680 330	470 000	480 000	490 000
Civilt försvar	337 910	383 402	383 402	618 340	514 966	615 881
Räntor och återbetalning av lån ⁵	1 679 322	1 911 375	1 900 000	2 036 447	2 445 503	2 563 857
Väg	248 085	300 668	290 000	295 668	345 668	345 668
Järnväg	1 431 237	1 610 707	1 610 000	1 740 779	2 099 835	2 218 189
Totalförsvarsöverens- kommelse samt medel för isbrytare						
Transportstyrelsens disposition	40 068	49 131	49 131	52 590	51 619	51 609
Luftfartsverkets disposition	64 365	83 774	97 357	158 961	156 129	174 221
Sjöfartsverkets disposition	76 578	1 234 166	100 000	1 766 319	903 429	90 671
Summa	34 169 740	36 853 489	34 292 315	41 028 989	46 387 669	47 284 564

¹ Belopp avseende såväl ökningarna som minskningar har summerats för perioden 2025–2027. Beloppen kommer senare att fördelas på anslagsposter som disponeras av Trafikverket.

² Större investeringar i nationell plan avser namngivna investeringar och åtgärder vars planerade kostnader överstiger 100 miljoner kronor.

³ Medel för forskning och innovation har fr.o.m. 2023 överförts från anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

⁴ Medel för IBAB har fr.o.m. 2025 överförts till anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

⁵ Till anslagsposten för räntor och återbetalning av lån har medel avsatts som motsvarar det beräknade anslagsbehovet vid en kalkylränta för lån avseende järnväg på 2,2 procent 2025, 2,4 procent 2026 och 2,6 procent 2027. Motsvarande kalkylränta för lån avseende väg beräknas på 2,1 procent 2025, 3,1 procent 2026 och 3,3 procent 2027. Den preliminära beräkningen av tilldelning av medel till den aktuella anslagsposten baseras därmed på en högre kalkylränta än den som använts vid beräkning av anslagsbehovet tabell 3.8. För att kunna hantera eventuella räntehöjningar finns behov av en buffert på anslagsposten för räntor och återbetalning av lån.

⁶ Anslagsposten upphör fr.o.m. 2026 till följd av att flytt av förvaltningsmedel från sakanslag till förvaltningsanslaget, ev. uttag av besparing samt andra omfördelningar från anslagsposten.

Källa: Tabellen som är indikativ för perioden 2025–2027 har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2025–2027 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2024/00542).

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.11 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	36 867 072	36 867 072	36 867 072
Pris- och löneomräkning ²	3 123 544	4 235 038	4 618 354
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	1 039 576	6 577 487	7 565 142
<i>varav BP25³</i>	<i>-509 700</i>	<i>-462 700</i>	<i>463 300</i>
– Teknisk justering av driftsstöd	2 300	2 300	2 300
– Flytt av medel för Bidrag till Inlandsbanan	-220 000	-225 000	-150 000
– Civilt försvar: Utveckling av statens transportinfrastruktur	298 000	361 000	482 000
– Förbättringar i godstransportsystemet	10 000	4 000	4 000
– Besparing Trafikverkets förvaltning	-200 000	-300 000	-300 000
– Flytt av förvaltningsmedel från sakanslag till förvaltningsanslag		-1 955 000	-1 955 000
– Infrastrukturpropositionen: Nya ekonomiska ramar 2026–2037		2 500 000	2 500 000
– Medel för TEN-T	-400 000	-850 000	-120 000
Överföring till/från andra anslag	-1 204	-1 238	-1 249
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	41 028 989	47 678 359	49 049 318

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2024. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2026–2027 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen avser att under hösten 2024 lämna en infrastrukturproposition till riksdagen med förslag till ekonomiska ramar för planperioden 2026–2037. Budgetåren 2026–2027 ingår sålunda i den kommande planperioden och kommer att beskrivas närmare i den kommande infrastrukturpropositionen. Regeringen har i denna proposition beräknat att utvecklings- och vidmakthållandeanslagen kommer att öka med totalt 6 019 miljoner kronor 2026 och 8 019 miljoner kronor 2027. Av denna totala satsning beräknas anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* öka med 2 500 000 000 kronor 2026 och med 2 500 000 000 kronor 2027.

Trafikverket disponerar och förvaltar ett flertal anslag som medför förvaltningsadministrativa utgifter för myndigheten. För en ökad transparens och bättre budgetdisciplin omfördelas medel för Trafikverkets förvaltningskostnader från berörda sakanslag till myndighetens förvaltningsanslag. Fr.o.m. 2026 beräknas anslaget

1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minska med 1 955 000 000 kronor samtidigt som anslaget 1:3 *Trafikverket* ökar med motsvarande belopp.

Trafikverket har bedrivit ett effektiviseringsarbete av sin verksamhet för att säkerställa en bättre väg- och järnvägsleverans samtidigt som en översyn görs av myndighetens interna kostnader. Anslaget minskas därmed med 200 000 000 kronor 2025. Fr.o.m. 2026 beräknas anslaget minska med 300 000 000 kronor.

För att stärka det civila försvaret inom transportsektorn ökas anslaget med 298 000 000 kronor 2025. För 2026 beräknas anslaget öka med 361 000 000 kronor och med 482 000 000 kronor 2027.

Till följd av en teknisk justering av förslag i budgetpropositionen 2024 ökas anslaget med 2 300 000 kronor. Anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* minskas med motsvarande belopp (prop. 2023/24:1, bet 2023/24:TU1, rskr. 2023/24:93).

Regeringen föreslår en satsning inom ramen för det strategiska arbetet med godstransporter som syftar till ett mer effektivt utnyttjande av godstransportsystemet. Anslaget ökas därför med 10 000 000 kronor under 2025. För 2026–2028 beräknas anslaget öka med 4 000 000 kronor per år.

Bidraget till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB (IBAB) flyttas till anslag 1:2 *Vidmakthållande för statens transportinfrastruktur*. Anslaget minskas med 220 000 000 kronor 2025, och beräknas minska med 225 000 000 kronor 2026 och med 150 000 000 kronor från och med 2027. Anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med motsvarande belopp.

Utgiftsökningar på statens budget till följd av bedömd nivå på beviljade bidrag från EU för statlig transportinfrastruktur föreslås finansieras genom att anslaget minskas med 400 000 000 kronor 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget minska med 850 000 000 kronor respektive med 120 000 000 kronor. Anslag 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* ökas med motsvarande belopp. Regeringen föreslår att 41 028 989 000 kronor anvisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 47 678 359 000 kronor respektive 49 049 318 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2025 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 161 010 000 000 kronor 2026–2050.

Skälen för regeringens förslag: Den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen (2011:203). Bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas även upptagna lån som planeras att återbetalas med anslaget samt framtida räntekostnader på upptagna lån. Vid beräkningarna av framtida ränta används en långsiktig jämviktsränta som från och med den 1 januari 2025 är 3,30 procent, vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten EIOPA (European Insurance and Occupational Pensions Authority).

I den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.) ingår ett stort antal medelstora och stora

byggprojekt, såsom Västlänken i Göteborg, Mäljarbanan i Stockholm och en första etapp av Norrbotniabanan. Avgörande för när ett åtagande uppkommer är enligt gällande redovisningsregler vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden i form av medfinansiering av transportinfrastruktur som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, regioner eller företag, ska i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår avtal om sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontrakts- eller avtalstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss flexibilitet i bemyndigandet. Utan detta försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet, vilket försenar och även kan fördyra genomförande av åtgärder. Bemyndigandet föreslås därför vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ha marginal för den variation och osäkerhet som förekommer inom detta område. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2025 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 161 010 000 000 kronor 2026–2050.

Tabell 3.12 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2023	Prognos 2024	Förslag 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028 – 2050
Ekonomiska åtaganden vid årets början	101 645 000	93 382 672	119 295 273			
Nya ekonomiska åtaganden	8 636 672	41 205 601	70 343 480			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-23 401 000	-21 656 000	-29 028 753	-30 875 520	-25 209 000	-104 525 480
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	6 502 000	6 363 000				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	93 382 672	119 295 273	160 610 000			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	130 918 874	157 000 000	161 010 000			

Låneram för samhällsinvesteringar

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2025 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 75 337 475 000 kronor.

Skälen för regeringens förslag: Trafikverket har tagit upp lån för att finansiera anläggningstillgångar, broar som ersätter färjor, vissa prioriterade väg- och järnvägsprojekt, investeringar i el- och teleanläggningar, statens andel av vissa investeringar i Stockholmsområdet i enlighet med avtal från 1983 mellan Statens järnvägar, Region Stockholm och staten samt investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt där kapitalkostnaderna ska finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter.

Sedan 2017 har Trafikverket möjlighet att ansöka om medfinansiering i s.k. blandingutlysningar inom EU:s fond för ett sammanlänkat Europa, FSE, där Trafikverkets projekt som beviljats medfinansiering måste ta upp lån som motsvarar bidragsbeloppen hos Riksgäldskontoret för att medfinansiering ska verkställas. Även

Trafikverkets investeringskostnader för uppbyggnad av system för administration av trängselskatt och infrastrukturavgifter belastar låneramen.

Anläggningstillgångar ska enligt budgetlagen finansieras med lån i Riksgäldskontoret. Dessa omfattas inte av den låneram som redovisas här. Trafikverkets omsättnings- tillgångar finansieras över verkets räntekonto med därtill kopplad kredit. I det följande ges en närmare redovisning av vad de olika delposterna i tabell 3.14 innebär.

Trafikverket får ta upp lån i Riksgäldskontoret för broinvesteringar som ersätter färjor på statens vägnät utan att öka Trafikverkets anslagsförbrukning. För att betala lånekostnaderna för sådana objekt ska Trafikverket använda sparade driftsmedel från färjetrafiken.

Riksdagen beslutade med anledning av tilläggsbudgeten i samband med 2004 års ekonomiska vårproposition (prop. 2003/04:100, bet. 2003/04:FiU21, rskr. 2003/04:274) att regeringen får besluta om en låneram i Riksgäldskontoret för de prioriterade vägprojekten E6 delen Rabbalshede–Hogdal, E20 delen Tollered–Alingsås, Rv 40 delen Brämhult–Hester, Rv 45 delen Angeredsbron–Älvängen och Rv 49 Skara–Varnhem samt de prioriterade järnvägsprojekten Motala–Mjölby, Göteborg–Trollhättan samt järnvägsprojekt i Stockholmsområdet (Citybanan).

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.) samt länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län för perioden 2022–2033 innehåller ett antal investeringar som delvis har finansierats eller kommer att finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter. Det som avses är de objekt som enligt Stockholmsöverenskommelsen, Västsvenska infrastrukturpaketet och Sverige-förhandlingen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt samt broarna över Motalaviken på riksväg 50, över Sundsvallsfjärden på väg E4 och över Skurusundet på väg 222 som delvis finansieras av inkomster från infrastrukturavgifter. Enligt den s.k. Stockholmsöverenskommelsen ska överskottet från de trängselskatter som tas ut huvudsakligen finansiera Förbifart Stockholm. Ett liknande upplägg föreligger för de objekt som omfattas av Västsvenska paketet. För att finansiera utbyggnaden upptas även lån i Riksgäldskontoret för den del av den årliga produktionen som inte kan finansieras av överskottet från trängselskatter. Överskott kommande år kommer därefter att användas för att finansiera amortering av de lån som har tagits upp för byggandet av Förbifart Stockholm och de objekt som lånefinansieras inom ramen för det Västsvenska paketet. Vidare föreslår regeringen i propositionen Höständringsbudget för 2024 (prop. 2024/24:2) att riksdagen bemyndigar regeringen att ta upp lån för investeringar i det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg European Rail Traffic Management System (ERTMS) på Öresundsbron och Öresundsbanan. För att kunna möta behovet av medel för planerade investeringar som finansieras med lån, inom framför allt Stockholmsregionen och Västsvenska paketet, behöver låneramen inklusive tidigare upplåning uppgå till 75 337 475 000 kronor.

Den del av investeringarna som täcks av framtida trängselskatte- eller avgiftsintäkter finansieras genom lån som totalt får uppgå till 52 000 miljoner kronor i 2021 års prisnivå, enligt den av riksdagen beslutade planeringsramen för sådana investeringar (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Planeringsramen ska komplettera den statliga ekonomiska ramen för infrastrukturåtgärder för planeringsperioden 2022–2033 som uppgår till 799 000 miljoner kronor.

Tabell 3.13 Låneram för samhällsinvesteringar

Tusental kronor

Utgifts- område	Myndighet	Beslutad låneram 2023 ¹	Skuld 2023-12-31	Beslutad låneram 2024 ¹	Begärd låneram 2025	Beräknad amortering 2025	Beräknad nyupplåning 2025
22	Trafikverket	62 358 000	60 440 211	71 000 000	75 337 475	1 819 000	6 133 000
Summa		62 358 000	60 440 211	71 000 000	75 337 475	1 819 000	6 133 000

¹ Av riksdagen beslutad låneram exklusive beslut om ändringar i statens budget.**Tabell 3.14 Beräknad nettouplåning för respektive år för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån**

Miljoner kronor

Objekt	Skuld 2023-12-31	2024	2025	2026	2027	2028– 2033	Utgående balans 2033
Broinvesteringar	12	-1	-1	-1	-1	-7	0
EI- och tele anläggningar	4 565	-186	-186	-186	-186	-1 116	2 705
E6							
Svinesundsförbindelse och Tullstation	39	-39	0	0	0	0	0
Prioriterade vägprojekt	2 683	-240	-240	-240	-240	-1 440	283
Prioriterade järnvägsprojekt	10 308	-617	-617	-617	-617	-3 702	4 138
Botniabanan	11 092	-429	-429	-429	-429	-2 574	6 802
ERTMS-utrustning för Öresundsbron och Öresundsbanan ¹	0	15	5	16	8	-6	38
Delsumma investeringar som lånefinansierats	28 699	-1 497	-1 468	-1 457	-1 465	-8 845	13 966
E4 Sundsvall	890	-51	-47	-27	-29	-230	506
Rv 50 Motala-Mjölby	334	-20	-11	-8	-9	-73	213
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	1 224	-71	-58	-35	-38	-303	719
Västsvenska infrastrukturpaket väg	178	-178	0	0	0	0	0
Västsvenska infrastrukturpaket bana	9 192	-72	-270	-1 471	-1 014	-1 561	4 804
Skurubron	854	51	-18	-22	-19	-125	721
Investeringar i Stockholmsregionen	20 292	6 050	6 128	4 406	3 744	12 053	52 673
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	30 516	5 851	5 840	2 913	2 711	10 367	58 198
Summa	60 439	4 283	4 314	1 421	1 208	1 219	72 883

¹ Regeringen föreslår i propositionen Höständringsbudget (prop. 2024/24:2) för 2024 att riksdagen bemyndigar regeringen att ta upp lån för investeringar i ERTMS på Öresundsbron och Öresundsbanan.

Tabell 3.15 Beräknad låneskuld för respektive år för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2033 ¹
Broinvesteringar	12	11	9	8	7	5	0
El- och tele-anläggningar	4 565	4 379	4 193	4 007	3 821	3 635	2 705
E6 Svinesundsförbindelse och Tullstation	39	0	0	0	0	0	0
Prioriterade vägprojekt	2 683	2 443	2 203	1 963	1 723	1 483	283
Prioriterade järnvägsprojekt	10 308	9 691	9 074	8 457	7 840	7 223	4 138
Botniabanan	11 092	10 663	10 234	9 805	9 376	8 947	6 802
ERTMS-utrustning för Öresundsbron och Öresundsbanan ²	0	15	20	36	44	48	38
Delsumma investeringar som lånefinansierats	28 699	27 202	25 733	24 276	22 811	21 341	13 966
E4 Sundsvall	890	839	792	765	736	705	506
Rv 50 Motala-Mjölby	334	314	303	295	286	276	213
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	1 224	1 153	1 095	1 060	1 022	981	719
Västsvenska infrastrukturpaketet väg	178	0	0	0	0	862	0
Västsvenska infrastrukturpaketet bana	9 192	9 121	8 851	7 380	6 366	6 366	4 804
Skurubron	854	905	887	865	846	826	721
Investeringar i Stockholmsregionen	20 292	26 342	32 470	36 876	40 620	44 449	52 673
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	30 516	36 368	42 208	45 121	47 832	52 503	58 198
Summa	60 439	64 723	69 036	70 457	71 665	74 825	72 883

¹ Av utrymmeskäl redovisas i tabellen endast den totala låneskulden för åren 2023–2028 samt 2033. Den totala beräknade låneskulden uppgår 2029 till 75 697 miljoner kronor, 2030 till 78 502 miljoner kronor, 2031 till 77 039 miljoner kronor och 2032 till 74 539 miljoner kronor.

² Regeringen föreslår i propositionen Höständringsbudget för 2024 (prop. 2024/24:2) att riksdagen bemyndigar regeringen att ta upp lån för investeringar i ERTMS på Öresundsbron och Öresundsbanan.

Tabell 3.16 Anslagsbehov respektive år för räntor och återbetalning av lån för vägar och järnvägar

Miljoner kronor

	Utfall 2023	2024	2025	2026	2027	2028	2033 ¹
Lån i							
Riksgäldskontoret							
Räntor vägar ²	6	50	50	60	60	53	17
Amorteringar vägar	242	240	240	240	240	240	203
Räntor järnväg	124	120	246	264	284	357	268
Amortering järnväg	774	803	803	803	803	803	803
Räntor Botniabanan ³	93	203	225	235	244	268	224
Amortering Botniabanan	429	429	429	429	429	429	429
Ränta Arlandabanan Villkorslån	11	15	17	19	20	23	26
Totalt anslagsbelastning	1 679	1 860	2 010	2 050	2 080	2 173	1 970

¹ Av utrymmesskäl redovisas i tabellen endast anslagsbehovet för åren 2022–2028 och 2033. Det totala beräknade anslagsbehovet uppgår 2029 till 2 195 miljoner kronor, 2030 till 2 150 miljoner kronor, 2031 till 2 100 miljoner kronor och 2032 till 2 040 miljoner kronor.

² Av tabellen framgår en större differens mellan 2023 och 2024 avseende räntor väg. Skillnaden beror på att ca 30 miljoner kronor omfördelats av ett överskott som uppkommit på räntekontot under 2023 mot räntor väg. En motsvarande omfördelning gjordes även till räntor järnväg men gav där inte samma effekt vid en jämförelse mellan åren.

³ Av tabellen framgår en större differens mellan 2023 och 2024 avseende räntor Botniabanan. Förklaringen till skillnaden består i ett högre ränteantagande 2024 i samband med omsättning av lån för Botniabanan.

Investeringsplan för Trafikverket

Regeringens förslag: Investeringsplanen för Trafikverket för 2025–2027 godkänns som riktlinje för Trafikverkets samhällsinvesteringar.

Skälen för regeringens förslag: Trafikverkets samhällsinvesteringar omfattar investeringar och reinvesteringsåtgärder som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033 (I2022/01294 m.fl.). Trafikverkets och länens årliga investeringsvolym bestäms av anvisade anslag, de lån Trafikverket tar upp i Riksgäldskontoret och de tillskott som erhålls via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och regioner samt bidrag från EU genom Fonden för ett sammanlänkat Europa, FSE, samt förskotteringar. Förskotteringar påverkar investeringsvolymen ett visst år men inte den totala investeringsvolymen över tid. De trängselskatteinkomster som används för investeringar ingår i anvisade anslag. Trafikverket beräknar att de sammanlagda samhällsinvesteringarna i form av nyanskaffning och vidmakthållande kommer att uppgå till 41 933 miljoner kronor under 2025, se tabell 3.17.

Tabell 3.17 Investeringsplan för Trafikverket

Miljoner kronor

	Utfall 2023	Prognos 2024	Budget 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027	Summa 2025– 2027
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	34 893	30 579	33 438	36 515	42 123	112 075
Järnväg nationell plan	20 764	15 926	16 704	19 462	25 729	61 896
Järnväg regional plan	127	175	160	310	486	956
Väg nationell plan	11 570	11 795	13 176	13 422	12 995	39 593
Väg regional plan	2 432	2 683	3 397	3 320	2 913	9 630
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>34 258</i>	<i>29 790</i>	<i>32 597</i>	<i>35 556</i>	<i>40 915</i>	<i>109 069</i>
– väganläggningar	13 689	14 333	16 407	16 575	15 749	48 731
– järnvägsanläggningar	20 569	15 457	16 190	18 981	25 166	60 337
Finansiering av anskaffning och utveckling	34 893	30 579	33 438	36 515	42 123	112 075
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	25 055	22 674	25 538	29 491	36 264	91 293
Anslag 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	595	476				
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	-12			209	644	853
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	804	-103	60		1	61
Låneram för samhällsinvesteringar (lån i Riksgäldskontoret)	7 383	5 640	5 994	4 422	3 752	14 168
Bidrag/medfinansiering	1 069	1 892	1 845	2 393	1 462	5 700
Vidmakthållande av befintliga investeringar	7 903	9 291	8 495	10 834	10 127	29 456
Reinvesteringar i järnvägar	4 834	6 009	5 621	8 513	8 065	22 198
Reinvesteringar i vägar	3 070	3 283	2 874	2 321	2 062	7 257
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>7 608</i>	<i>9 291</i>	<i>8 495</i>	<i>10 834</i>	<i>10 127</i>	<i>29 456</i>
– väganläggningar	2 858	3 279	2 871	2 317	2 058	7 246
– järnvägsanläggningar	4 750	6 009	5 621	8 513	8 065	22 198
– beredskapstillgångar		4	4	4	4	11
Finansiering vidmakthållande	7 903	9 291	8 495	10 834	10 127	29 456
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	43					
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	7 792	9 182	8 462	10 824	10 105	29 391
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	29	2	10			10
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	26	83	2	2		4
Bidrag/medfinansiering	14	25	21	8	22	51
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	42 797	39 870	41 933	47 348	52 250	141 530
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	41 866	39 081	41 092	46 390	51 042	138 524

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Trafikverket bedriver avgiftsbelagd verksamhet av olika karaktär, vilket framgår i tabell 3.18. Trafikverket har inom den avgiftsbelagda verksamheten områden med större ackumulerade över- eller underskott. Trafikverket har haft ett uppdrag i regleringsbrev för 2022 (I2022/02318) om att bl.a. ta fram en plan och vid behov förslag för hur

ackumulerade resultat ska hanteras. Uppdraget slutredovisades den 31 mars 2024 (LI2024/00748).

Den offentligrättsliga verksamheten där Trafikverket inte disponerar intäkterna utgörs av ansökningsavgifter för framför allt transportdispenser. Merparten av den avgiftsbelagda verksamheten är sådan där intäkterna disponeras. En mindre del utgörs av offentligrättslig verksamhet där Trafikverket tar ut avgifter för förarprov. Avgifterna har krav på full kostnadstäckning och avgiftsnivåerna beslutas av regeringen. Nuvarande avgifter motsvarar inte kostnaderna och Trafikverket har därför hemställt till regeringen om ändrade avgifter för offentligrättslig verksamhet (LI2023/02828). Ett förslag om ändrade avgifter har remitterats. Beredning av ärendet pågår inom Regeringskansliet. I tabell 3.18 utgår Trafikverket från nuvarande avgiftsnivåer.

I Trafikverkets offentligrättsliga verksamhet ingår även intäkter för infrastrukturavgifter. Med detta avses avgifter som tas ut för färd över de statliga broarna på riksväg 50 i Motala, E4 i Sundsvall och Skurusundet på väg 222. Dessa avgifter disponeras av Trafikverket vilket framgår av tabell 3.18 nedan. Avgiftsintäkterna disponeras av Trafikverket för räntor och amorteringar för de lån som har tagits upp för byggandet av broarna. Hanteringen av avgifterna görs genom att Transportstyrelsen tar upp avgifterna och efter avdrag för myndighetens system och administrationskostnader för över intäkterna till Trafikverket. I tabell 3.18 ingår de intäkter som Trafikverket disponerar, samt Trafikverkets driftkostnader. Överskottet används för att amortera på lån. Uppgifterna i tabellen blir därför något missvisande, då inget egentligt överskott ackumuleras.

Den stora volymen intäkter som disponeras finns inom uppdragsverksamheten. Trafikverket får enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket beräkna dessa avgifter på marknadsmässiga grunder om det är nödvändigt för att undvika att konkurrensen på marknaden snedvrids. Trafikverket disponerar även intäkter från avgifter för personliga skyltar till motorfordon. Intäkterna går till Skyltfonden varifrån Trafikverket betalar ut bidrag till främst trafiksäkerhetsändamål.

För en del av den avgiftsbelagda verksamheten disponerar Trafikverket intäkterna och redovisar dessa mot anslag. Det är framför allt banavgifter, där intäkterna disponeras för att finansiera vidmakthållande av järnväg. Avgiften har enligt lagstiftningen inom järnvägsområdet inte krav på full kostnadstäckning utan motsvarar i princip marginalkostnad, varför tabellen enbart innehåller uppgift om intäkter. Trafikverket har även andra intäkter som inte ingår i tabellen, exempelvis i investeringsverksamheten där myndigheten är byggherre för investeringar i infrastruktur som genomförs åt kommuner.

Tabell 3.18 Avgiftsfinansierad verksamhet vid Trafikverket

Miljoner kronor

Verksamhet	Ack. resultat t.om. 2023	Resultat 2024	Verksamhetens intäkter 2025	Kostnader som ska täckas 2025	Resultat 2025	Ack. resultat 2025
Verksamheter där intäkterna inte disponeras						
Offentligrättslig verksamhet	0	-5	32	37	-5	-10
varav ansökningsavgifter för transportdispenser	0	-5	29	34	-5	-10
varav övriga dispenser	0	0	3	3	0	0
Verksamheter där intäkterna disponeras						
Offentligrättslig verksamhet	49	62	671	602	68	180
varav avgifter för förarprov	49	-60	540	597	-57	-68
varav skyltfonden			16		16	16
varav infrastrukturavgifter	0	122	115	5	110	232
– Riksväg 50 Motala	0	19	18	1	17	36
– E4 Sundsvall	0	53	48	1	47	100
– Skurubron	0	50	49	3	46	96
Uppdragsverksamhet	379	-21	3 129	3 179	-50	308
varav färjeleder	-5	2	117	115	2	-1
varav elförsäljning	-59	-50	1 091	1 183	-92	-201
varav fastighetsförvaltning	0	23	89	68	21	44
varav materialförsörjning	213	0	1 541	1 541	0	213
varav uthyrning av järnvägsfordon	84	-34	37	51	-14	36
varav utbildning	-25	3	60	58	2	-20
varav övriga uppdrag	25	2	29	27	2	29
varav samordnad och säker statlig it-drift ¹	0	0	1	1	0	0
varav teletjänster och it	99	4	11	7	4	107
varav uthyrning av reservbroar	38	5	6	1	5	48
varav uthyrning förarprovsbilar	6	16	110	97	13	35
varav fotografering inför utfärdande av körkort	3	8	37	30	7	18
Verksamheter där intäkterna disponeras och redovisas mot anslag						
Offentligrättslig verksamhet	0	0	2 636	0	0	0
Banavgifter	0	0	2 636	0	0	0
Avgifter för ansökan om sjöfartsstöd	0	0	0	0	0	0

¹ Uppgiften att vara leverantör av samordnad och säker statlig it-drift och att disponera intäkter för ändamålet bedöms träda i kraft under 2025. Uppgifterna om avgiftsområdet är därför osäkra.

Källa: Trafikverkets budgetunderlag 2025–2027.

3.5.2 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tabell 3.19 Anslagsutveckling 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

2023	Utfall	33 054 778	Anslagssparande	2 293 069
2024	Anslag	34 982 215 ¹	Utgiftsprognos	35 619 450
2025	Förslag	40 302 196		
2026	Beräknat	39 296 248 ²		
2027	Beräknat	41 681 601 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 38 229 827 tkr i 2025 års prisnivå.

³ Motsvarar 40 182 628 tkr i 2025 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- trafikledning, drift, underhåll och bärighetsåtgärder på statliga vägar och järnvägar,
- bidrag till anläggningar i anslutning till det kapillära bannätet i enlighet med tidigare riksdagsbeslut,
- statsbidrag till drift av enskilda vägar,
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom Polismyndighetens administrations- och fakturahanteringsutgifter för detta,
- kommunikationer till Holmön,
- betalning av kvalitetsavgifter till följd av avvikelser från i tågplan och trafikeringsavtal fastställt användande av infrastrukturen som orsakats av Trafikverket,
- kompensation för godstransporter på järnväg för att minska godstrafikens totala externa kostnader,
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet,
- räntor och amorteringar på upptagna lån för byggande av broar som ersätter färjor på statens vägnät,
- drift och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroll i hamnar,
- bidrag till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB, samt
- ersättning som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare med stöd av gällande lagstiftning för järnvägstrafik.

Tabell 3.20 Beräknad fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Utfall 2023	Budget 2024	Prognos 2024	Förslag 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027
Vidmakthållande väg	17 784 623	18 276 358	18 917 200	22 208 073	22 233 588	24 233 587
Tillskott med anledning av kommande infrastrukturproposition 2026–2037 ¹	0	0	0	0	3 000 000	5 000 000
Omfördelning av förvaltningsmedel ¹	0	0	0	0	-807 000	-807 000
Besparing ¹	0	0	0	-50 000	-50 000	-50 000
Drift och underhåll	14 641 475	14 805 112	15 465 547	18 210 406	16 597 856	16 891 408
Bärighet och tjälsäkring	1 787 447	1 858 044	1 783 653	2 164 506	1 877 934	1 747 096
Bidrag för drift av enskild väg	1 355 701	1 613 202	1 668 000	1 783 161	1 514 798	1 452 083
Vidmakthållande järnväg	15 180 294	15 697 857	16 841 000	18 094 123	15 996 239	15 949 041
Tillskott med anledning av kommande infrastrukturproposition 2026–2037 ¹	0	0	0		519 000	519 000
Omfördelning av förvaltningsmedel ¹	0	0	0	0	-2 160 000	-2 160 000
Besparing ¹	0	0	0	-50 000	-50 000	-50 000
Drift, underhåll och trafikledning	15 180 294	15 697 857	16 841 000	18 044 123	17 687 239	17 640 041
Drift, underhåll och trafikledning RRF	82 439 ²	0	0	0	0	0
Summa	32 964 917	33 974 215	35 758 200	40 302 196	38 229 827	40 182 628

¹ Belopp avseende såväl tillskott som neddragningar har summerats för perioden 2025–2027. Beloppen kommer senare att fördelas på anslagsposter som disponeras av Trafikverket.

² Medel för Drift, underhåll och trafikledning på järnväg RRF ingår fr.o.m. 2024 i posten Drift, underhåll och trafikledning.

Källa: Tabellen, som är indikativ för perioden 2025–2027, har tagits fram med utgångspunkt i Trafikverkets budgetunderlag för 2025–2027 samt kompletterande underlag från Trafikverket (LI2024/00542).

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.21 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur**

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	33 974 215	33 974 215	33 974 215
Pris- och löneomräkning ²	2 911 590	3 940 502	4 287 599
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder varav BP25 ³	3 387 343	1 351 665	3 389 646
– Ideella föreningars arrangemang på statlig väg	8 000	8 000	8 000
– Flytt av medel för Bidrag till Inlandsbanan	220 000	225 000	150 000
– Civilt försvar: Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur		54 000	80 000
– Förstärkt vägunderhåll	1 550 000		
– Besparing Trafikverkets förvaltning	-100 000	-100 000	-100 000
– Flytt av förvaltningsmedel från sakanslag till förvaltningsanslag		-2 967 000	-2 967 000
– Infrastrukturpropositionen: Nya ekonomiska ramar 2026–2037		3 519 000	5 519 000
– Förlängning av miljökompensation för godstransporter		550 000	550 000
Överföring till/från andra anslag	1 204	1 238	1 249
Övrigt	27 844	28 628	28 891
Förslag/beräknat anslag	40 302 196	39 296 248	41 681 601

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2024. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2026–2027 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen avser att under hösten 2024 lämna en infrastrukturproposition till riksdagen med förslag till ekonomiska ramar för planperioden 2026–2037. Budgetåren 2026–2027 ingår således i den kommande planperioden och kommer att beskrivas närmare i den kommande infrastrukturpropositionen. Regeringen har i denna proposition beräknat att utvecklings- och vidmakthållandeanslagen kommer att ökas med totalt 6 019 miljoner kronor 2026 och 8 019 miljoner kronor 2027. Av denna totala satsning beräknas anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* öka med 3 519 000 000 kronor 2026 och med 5 519 000 000 kronor 2027.

Trafikverket disponerar och förvaltar ett flertal anslag som medför förvaltningsadministrativa utgifter för myndigheten. För en ökad transparens och bättre budgetdisciplin omfördelas medel för Trafikverkets förvaltningskostnader från berörda sakanslag till myndighetens förvaltningsanslag. Fr.o.m. 2026 beräknas anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minska med 2 967 000 000 kronor samtidigt som anslaget 1:3 *Trafikverket* ökar med motsvarande belopp.

Trafikverket har bedrivit ett effektiviseringsarbete av sin verksamhet för att säkerställa en bättre väg- och järnvägsleverans samtidigt som en översyn görs av myndighetens interna kostnader. Anslaget minskas med 100 000 000 kronor fr.o.m. 2025.

För att stärka det civila försvaret inom transportsektorn beräknar regeringen att anslaget öka med 54 000 000 kronor 2026 och med 80 000 000 kronor 2027.

För att bidra till finansiering för ideella föreningar och organisationers kostnader för arrangemang på statliga vägar ökas anslaget med 8 000 000 kronor fr.o.m. 2025, se vidare utgiftsområde. 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid, avsnitt 16.6.5.

Anslaget 2:4 *Insatser mot hiv/aids och andra smittsamma sjukdomar* inom utgiftsområde 9 Hälsovård, sjukvård och social omsorg föreslås minska med motsvarande belopp.

Regeringen föreslår en extra satsning på vägunderhåll i det statliga vägnätet. Anslaget ökas därför med 1 500 000 000 kronor under 2025. Regeringen föreslår även en extra satsning på förstärkt underhåll av enskilda vägar. Anslaget ökas därför med 50 000 000 kronor under 2025.

Den ekonomiska situationen för företag som bedriver godstrafik på järnväg är fortsatt ansträngd. Regeringen föreslår därför att förlänga miljökompensationen för godstransporter på järnväg till och med 2030. Anslaget beräknas därför öka med 550 000 000 kronor per år under perioden 2026–2030. Stödet kräver godkännande från Europeiska kommissionen.

Regeringen föreslår att bidraget till Inlandsbanan enligt avtalet mellan staten och Inlandsbanan AB (IBAB) flyttas till anslag 1:2 *Vidmakthållande för statens transportinfrastruktur*. Anslaget ökas med 220 000 000 kronor 2025, och beräknas öka med 225 000 000 kronor 2026 och med 150 000 000 kronor från och med 2027. Anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* minskas med motsvarande belopp.

Regeringen föreslår att 40 302 196 000 kronor anvisas under anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 39 296 248 000 kronor respektive 41 681 601 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2025 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 42 000 000 000 kronor 2026–2038.

Skälen för regeringens förslag: Den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet och bidrag där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen. Bemyndigandet ska avse det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. Avgörande för när ett åtagande uppkommer enligt gällande redovisningsregler är vanligen när respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs viss flexibilitet i bemyndigandet. Utan detta försämras möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt genomförande av åtgärder. Exempelvis kan det bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och även kan fördyra projektgenomförandet. Bemyndigandet föreslås därför vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ha marginal för den variation och osäkerhet som förekommer inom detta område. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2025 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 42 000 000 000 kronor 2026–2038.

Tabell 3.22 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Tusental kronor

	Utfall 2023	Prognos 2024	Förslag 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028 – 2038
Ekonomiska åtaganden vid årets början	29 346 000	31 570 405	38 544 000			
Nya ekonomiska åtaganden	12 664 405	19 946 595	19 242 000			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-13 427 000	-15 015 000	-16 152 000	-16 359 000	-9 333 000	-15 942 000
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	2 987 000	2 042 000				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	31 570 405	38 544 000	41 634 000			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	37 181 126	39 500 000	42 000 000			

3.5.3 1:3 Trafikverket

Tabell 3.23 Anslagsutveckling 1:3 Trafikverket

Tusental kronor

2023	Utfall	1 484 478	Anslagssparande	-1 112
2024	Anslag	1 487 566 ¹	Utgiftsprognos	1 476 516
2025	Förslag	1 539 222		
2026	Beräknat	6 280 928 ²		
2027	Beräknat	6 395 277 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 6 147 545 tkr i 2025 års prisnivå.

³ Motsvarar 6 142 560 tkr i 2025 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Trafikverkets förvaltningsutgifter. Från anslaget finansieras utgifter för

- ledning, ekonomiadministration, personaladministration, planering och uppföljning av verksamheten, övrigt verksamhetsstöd och intern utveckling till den del dessa aktiviteter inte är direkt hänförliga till kärnverksamhetens produkter och tjänster/prestationer,
- åtgärder som syftar till att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn,
- administration av statens miljöansvar inom det transportpolitiska området,
- modellutveckling och analys inom transportområdet,
- administrationen av trafikavtal, samt
- uppföljning av särskilda överenskommelser om transportinfrastrukturinvesteringar.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.24 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:3 Trafikverket**

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	1 487 566	1 487 566	1 487 566
Pris- och löneomräkning ²	44 406	77 645	107 434
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	7 250	4 715 717	4 800 277
varav BP25 ³	12 250	4 732 000	4 727 000
– Samordnad statlig IT-drift	12 250	10 000	5 000
– Besparing Trafikverkets förvaltning		-200 000	-200 000
– Flytt av förvaltningsmedel från sakanslag till förvaltningsanslag		4 922 000	4 922 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 539 222	6 280 928	6 395 277

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2024. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2026–2027 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Trafikverket disponerar och förvaltar ett flertal anslag som medför förvaltningsadministrativa utgifter för myndigheten. För en ökad transparens och budgetdisciplin omfördelas medel för Trafikverkets förvaltningskostnader från berörda sakanslag till myndighetens förvaltningsanslag. Fr.o.m. 2026 beräknas anslaget öka med 4 922 000 000 kronor samtidigt som anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* och anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* minskar med motsvarande belopp

Trafikverket har bedrivit ett effektiviseringsarbete av sin verksamhet för att säkerställa en bättre väg- och järnvägsleverans samtidigt som en översyn görs av myndighetens interna kostnader. Anslaget beräknas minska med 200 000 000 kronor fr.o.m. 2026.

För kostnader för att etablera en samordnad och säker statlig it-drift ökas anslaget med 12 250 000 kronor för 2025. För 2026 beräknas anslaget öka med 10 000 000 kronor och för 2027 beräknas anslaget öka med 5 000 000 kronor, se vidare avsnitt 4.5.

Regeringen föreslår att 1 539 222 000 kronor anvisas under anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 6 280 928 000 kronor respektive 6 395 277 000 kronor.

3.5.4 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål**Tabell 3.25 Anslagsutveckling 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål**

Tusental kronor

2023	Utfall	533 308	Anslagssparande	
2024	Anslag	533 308 ¹	Utgiftsprognos	533 308
2025	Förslag	194 308		
2026	Beräknat	194 308		
2027	Beräknat	194 308		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter inom Sjöfartsverkets ansvarsområde som inte finansieras via handelssjöfarten, såsom flyg- och sjöräddning, isbrytningsverksamhet, fritidsbåtsinfrastruktur, merkostnader för omställning till fossilfri båt- och fartygsflotta, samt för reducering av farledsavgifter genom s.k. klimatkompensation.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.26 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	533 308	533 308	533 308
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-339 000	-339 000	-339 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	194 308	194 308	194 308

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 194 308 000 kronor anvisas under anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 194 308 000 kronor respektive 194 308 000 kronor.

3.5.5 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tabell 3.27 Anslagsutveckling 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

2023	Utfall	62 284	Anslagssparande	
2024	Anslag	62 284 ¹	Utgiftsprognos	62 284
2025	Förslag	62 284		
2026	Beräknat	62 284		
2027	Beräknat	62 284		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för statsbidrag för att täcka drift och administration av Trollhätte kanal och slussar, Säffle kanal och övrig kanalverksamhet samt byggnadsminnen.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.28 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	62 284	62 284	62 284
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	62 284	62 284	62 284

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 62 284 000 kronor anvisas under anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 62 284 000 kronor respektive 62 284 000 kronor.

3.5.6 1:6 Ersättning avseende flygplatser

Tabell 3.29 Anslagsutveckling 1:6 Ersättning avseende flygplatser

Tusental kronor

2023	Utfall	153 742	Anslagssparande	1 171
2024	Anslag	298 313 ¹	Utgiftsprognos	298 313
2025	Förslag	296 013		
2026	Beräknat	311 013		
2027	Beräknat	341 013		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för att finansiera delar av driftunderskott vid kommunala och privata flygplatser som trafikeras av flyglinjer som upphandlas av staten eller vid kommunala och privata flygplatser som ingår i ett statligt nät av beredskapsflygplatser eller vid de ytterligare kommunala och privata flygplatser där det bedrivs reguljär inrikes linjetrafik av betydande omfattning. Anslaget får vidare användas för utgifter för att upprätthålla beredskap för samhällsviktiga transporter på vissa flygplatser. Anslaget får därutöver användas för ersättning till utförare av flygtrafiktjänst för flygningar där avgift inte får tas ut.

Tabell 3.30 Beräknad fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Budget 2024 ¹	Prognos 2024 ¹	Förslag 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027
Drifts-bidrag till flygplatser - del till TRV	212 313	212 313	210 013	210 013	210 013
Flygtrafik-tjänst - del till LfV	16 000	16 000	16 000	16 000	16 000
Ersättning för beredskap på flygplats - del till TRV	70 000	70 000	70 000	85 000	115 000
Summa	298 313	298 313	296 013	311 013	341 013

¹ Till och med 2024 fördelades anslagsmedel på anslagsposter som samtliga disponerades av Trafikverket. Fr.o.m. 2025 omvandlas de tidigare anslagsposterna till anslagsdelar där Luftfartsverket disponerar AD2 Flygtrafiktjänst samtidigt som medel på övriga AD fortsatt disponeras av Trafikverket.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.31 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:6 Ersättning avseende flygplatser**

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	298 313	298 313	298 313
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-2 300	12 700	42 700
varav BP25	-2 300	12 700	42 700
– Teknisk justering av driftsstöd	-2 300	-2 300	-2 300
– Civilt försvar: stärkt fysiskt skydd av flygplatser		15 000	45 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	296 013	311 013	341 013

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Benämningen av anslaget föreslås ändras från *Ersättning avseende icke statliga flygplatser* till *Ersättning avseende flygplatser*.

För att stärka det civila försvaret inom transportsektorn beräknas anslaget öka med 15 000 000 kronor 2026 och 45 000 000 kronor 2027.

För att genomföra en teknisk justering av förslag i budgetpropositionen för 2024 minskas anslaget med 2 300 000 kronor. Anslaget anslag 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ökas med motsvarande belopp (prop. 2023/24:1, bet. 2023/24:TU1, rskr. 2023/24:93).

Regeringen föreslår att 296 013 000 kronor anvisas under anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 311 013 000 kronor respektive 341 013 000 kronor.

3.5.7 1:7 Trafikavtal**Tabell 3.32 Anslagsutveckling 1:7 Trafikavtal**

Tusental kronor

2023	Utfall	1 005 477	Anslagssparande	125 523
2024	Anslag	958 000 ¹	Utgiftsprognos	951 595
2025	Förslag	1 006 000		
2026	Beräknat	906 000		
2027	Beräknat	1 081 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för

- statens trafikavtal när det gäller transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik,
- tillfällig juridisk, ekonomisk, eller annan expertis vid ingående av nya avtal,
- förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till trafikavtal, samt
- statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.33 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:7 Trafikavtal**

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	958 000	958 000	958 000
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	48 000	-52 000	123 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 006 000	906 000	1 081 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 006 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:7 *Trafikavtal* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 906 000 000 kronor respektive 1 081 000 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2025 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 8 000 000 000 kronor 2026–2035.

Skälen för regeringens förslag: Bemyndigandet föreslås vara lägre jämfört med 2024. Orsaken är att de utestående ekonomiska åtagandena beräknas bli lägre. Bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ha marginal för den variation och osäkerhet som förekommer inom detta område. Regeringen bör bemyndigas att under 2025 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserat på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 8 000 000 000 kronor 2026–2035.

Tabell 3.34 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:7 Trafikavtal

Tusental kronor

	Utfall 2023	Prognos 2024	Förslag 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028 – 2035
Ekonomiska åtaganden vid årets början	2 427 000	2 663 149	8 474 000			
Nya ekonomiska åtaganden	945 149	6 759 851	359 000			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-858 000	-942 000	-1 006 000	-904 000	-1 076 000	-5 847 000
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	149 000	-7 000				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	2 663 149	8 474 000	7 827 000			
Beslutat/förslaget bemyndigande	3 500 000	8 800 000	8 000 000			

3.5.8 1:8 Viss internationell verksamhet

Tabell 3.35 Anslagsutveckling 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

2023	Utfall	30 423	Anslagssparande	134
2024	Anslag	30 557 ¹	Utgiftsprognos	30 353
2025	Förslag	30 557		
2026	Beräknat	30 557		
2027	Beräknat	30 557		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för Sveriges förpliktelser som värdland för Världssjöfartsuniversitetet (World Maritime University, WMU). Anslaget får även användas för utgifter som omfattar avgifter till internationella organisationer inom transportområdet.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.36 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:8 Viss internationell verksamhet

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	30 557	30 557	30 557
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	30 557	30 557	30 557

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 30 557 000 kronor anvisas under anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 30 557 000 kronor respektive 30 557 000 kronor.

3.5.9 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tabell 3.37 Anslagsutveckling 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

2023	Utfall	85 226	Anslagssparande	-2 047
2024	Anslag	86 797 ¹	Utgiftsprognos	84 183
2025	Förslag	89 741		
2026	Beräknat	91 765 ²		
2027	Beräknat	93 404 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 89 741 tkr i 2025 års prisnivå.

³ Motsvarar 89 741 tkr i 2025 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för utredningsverksamhet, kompetensutveckling, lokaler, särskild utrustning, administration och det nationella transportforskningsbiblioteket BIC. Anslaget får vidare användas för forskning och medfinansiering som

följer av Statens väg- och transportforskningsinstituts deltagande i EU-projekt. Anslaget får även användas för driften av ett nationellt kunskapscentrum om cykling.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.38 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	86 797	86 797	86 797
Pris- och löneomräkning ²	2 944	4 968	6 607
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	89 741	91 765	93 404

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2024. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2026–2027 är preliminär.

Regeringen föreslår att 89 741 000 kronor anvisas under anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslagen till 91 765 000 kronor respektive 93 404 000 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 3.39 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

Uppdragsverksamhet	Intäkter	Kostnader	Resultat	Akkumulerat resultat
Utfall 2023	47 095	48 692	-1 597	14 775
(varav tjänsteexport)	4 371	4 311	60	-547
Prognos 2024	49 759	49 759	0	14 775
(varav tjänsteexport)	4 500	4 500	0	-547
Budget 2025	50 600	50 600	0	14 775
(varav tjänsteexport)	4 500	4 500	0	-547

3.5.10 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tabell 3.40 Anslagsutveckling 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

2023	Utfall	681 640	Anslagssparande	-16 500
2024	Anslag	785 000 ¹	Utgiftsprognos	779 752
2025	Förslag	950 000		
2026	Beräknat	1 000 000		
2027	Beräknat	270 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för bidrag som EU beviljar för finansiering av investeringar i projekt som ingår i TEN-T genom Fonden för ett sammanlänkat Europa, FSE.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.41 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	550 000	550 000	550 000
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	400 000	450 000	-280 000
<i>varav BP25</i>	<i>400 000</i>	<i>850 000</i>	<i>120 000</i>
<i>– Medel för TEN-T</i>	<i>400 000</i>	<i>850 000</i>	<i>120 000</i>
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	950 000	1 000 000	270 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Anslaget ökas med 400 000 000 kronor 2025. Vidare beräknas anslaget öka med 850 000 000 kronor 2026 och med 120 000 000 kronor 2027 i syfte att finansiera bedömd nivå på beviljade bidrag från EU för statlig transportinfrastruktur. Utgiftsökningar på statens budget föreslås finansieras med att anslaget 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur minskas med motsvarande belopp. Regeringen föreslår att 950 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 1 000 000 000 kronor respektive 270 000 000 kronor.

3.5.11 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tabell 3.42 Anslagsutveckling 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

2023	Utfall	1 632 851	Anslagssparande	68 462
2024	Anslag	1 521 285 ¹	Utgiftsprognos	1 552 859
2025	Förslag	1 723 381		
2026	Beräknat	1 911 505		
2027	Beräknat	1 946 664		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- investeringar i vägnätet i Stockholmsregionen som finansieras med överskott från trängselskatten,
- statlig medfinansiering till projektering av utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i Stockholmsregionen,
- medfinansiering av utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i Stockholmsregionen,
- investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalssystemet, samt
- system- och administrationskostnader för trängselskatten i Stockholm.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.43 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	1 521 285	1 521 285	1 521 285
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	202 096	390 220	425 379
Förslag/beräknat anslag	1 723 381	1 911 505	1 946 664

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 723 381 000 kronor anvisas under anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 1 911 505 000 kronor respektive 1 946 664 000 kronor.

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

Tilldelningen av medel från trängselskatteinkomster till väginvesteringar utgår från en prognos av hur stort överskott trängselskattesystemet förväntas ge det kommande året, dvs. hur stort nettot av inbetald trängselskatt och kostnaderna för att administrera systemet förväntas bli. I fastställandet av de medel som avsätts till investeringar tas hänsyn till hur väl tidigare beräknade överskott och avsatta medel har stämt överens.

I tabell 3.44 finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2007–2023. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2023 uppgick till 241 496 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2024, se vidare i tabell 3.46.

Tabell 3.44 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar

Tusental kronor

	2007–2019	2020	2021	2022	2023
Intäkter från inbetald trängselskatt	13 311 559	1 905 248	1 937 169	1 917 524	1 877 708
Kostnader för administration	2 715 806	104 992	100 528	105 521	92 746
Överskott	10 595 753	1 800 256	1 836 641	1 812 003	1 784 962
Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län). Medlen avsatta på en egen anslagspost i regleringsbrev exkl. omdisponeringar under året.	9 873 869	2 074 076	2 097 370	1 802 000	1 507 587
Medel som omdisponerats	507 115	31 607	36 408	40 872	35 879
Summa totalt avsatta medel	10 380 984	2 105 683	2 133 778	1 842 872	1 543 466
Differens mellan överskott och avsatta medel	214 769	-305 427	-297 137	-30 869	241 496

Källor: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket för aktuella budgetår.

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

Enligt den s.k. Stockholmsöverenskommelsen ska överskottet från trängselskatten huvudsakligen finansiera Förbifart Stockholm. Därutöver ska 5 000 000 000 kronor av överskottet användas till andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen. Överskottet ska även genom 2013 års Stockholmsförhandling bidra med medfinansiering av utbyggnaden av tunnelbanan i Stockholmsregionen.

Beräkningen av de medel som avsätts till investeringar är endast avsedd att visa de överskott som trängselskattesystemet ger och därmed inte hur stor del av överskottet som används till investeringar. Medel till investeringar som inte används enskilda år överförs i stället som anslagssparande till kommande år. Som framgår av tabell 3.45 hade ett anslagssparande på 19 808 000 kronor ackumulerats vid utgången av 2023.

Tabell 3.45 Trängselskatt i Stockholm – uppföljning av hur avsatta medel har använts

Tusental kronor

	2008–2019	2020	2021	2022	2023
Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt tunnelbanan i Stockholms län). Medlen avsatta på en egen anslagspost i regleringsbrev exkl. omdisponeringar under året.	10 251 219	2 074 076	2 097 370	1 802 000	1 507 587
Medel som omdisponerats	507 115	31 607	36 408	40 872	35 879
Ingående anslagssparande väginvesteringar	10 152 374	100 169	13 531	112 639	16 447
Summa totalt tillgängliga medel	20 910 708	2 205 852	2 147 309	1 955 511	1 559 913
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	10 280 801	2 192 320	2 034 671	1 939 064	1 540 105
Utgående anslagssparande	10 629 907	13 532	112 638	16 447	19 808

Källor: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket för aktuella budgetår.

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabell 3.46 framgår att nettoöverskottet från inbetald trängselskatt beräknas uppgå till 1 759 148 000 kronor 2025. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2025 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2023 på 241 496 000 kronor, se tabell 3.44.

Med beaktande av beräknat överskott för 2024 samt differens mellan överskott och avsatta medel t.o.m. 2023 avser regeringen att avsätta 1 581 981 000 kronor till investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2025, se tabell 3.46.

Tabell 3.46 Trängselskatten i Stockholm – beräkning av medel som avsätts till investeringar

Tusental kronor

	Beräknat 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027
Intäkter från trängselskatt	1 900 548	1 911 505	1 946 664
Kostnader för administration	141 400	141 400	141 400
Överskott	1 759 148	1 770 105	1 805 264
Justering för ackumulerad differens	-177 167		
Till väginvesteringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	1 581 981	1 770 105	1 805 264

Källor: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket för aktuella budgetår.

Beräkning av anslagsnivån

Trängselskatt är en statlig tids- och platsrelaterad skatt som tas ut med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt. Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en betalstation. Trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Lagen gäller hela Sverige, men närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i särskilda bilagor till lagen. För närvarande tas trängselskatt ut i Stockholms kommun och Göteborgs kommun (10 § lagen om trängselskatt). Anslaget förändras därför i sedvanlig ordning, och som framgår i tabell 3.47 avsätts 1 581 981 000 kronor till investeringar 2025. Dessutom avsätts sammanlagt 141 400 000 kronor för administrationskostnader. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2025 blir därmed 1 723 381 000 kronor.

Tabell 3.47 Anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027
Trafikverket: Investeringar i vägnätet (Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt spårbunden kollektivtrafik i Stockholms län)	1 581 981	1 770 105	1 805 264
Trafikverket: administration	37 491	37 491	37 491
Transportstyrelsen: administration	85 000	85 000	85 000
Kronofogdemyndigheten: administration	5 909	5 909	5 909
Sveriges Domstolar: administration	1 000	1 000	1 000
Skatteverket: administration	12 000	12 000	12 000
Summa	1 723 381	1 911 505	1 946 664

Källor: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket samt Regeringskansliets beräkningar.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2025 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 77 000 000 000 kronor 2026–2060.

Skälen för regeringens förslag: De investeringar i väginfrastrukturen som finansieras från anslaget för trängselskatt i Stockholm förutsätter att Trafikverket ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte

faller under 6 kap. 2 § budgetlagen. Bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas även upptagna lån som planeras att återbetalas med anslaget samt framtida räntekostnader på upptagna lån.

Vid beräkningarna av framtida ränta används en långsiktig jämviktsränta som från och med den 1 januari 2025 är 3,30 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten European Insurance and Occupational Pensions Authority (EIOPA). Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån har tagits upp. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, regioner eller företag om medfinansiering av transportinfrastruktur ska dock i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss flexibilitet i bemyndigandet. Utan en sådan försämras möjligheterna för att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och kan fördyra projektgenomförandet. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2025 för anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 77 000 000 000 kronor 2026–2060.

Tabell 3.48 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:11 Trängselskatt i Stockholm

Tusental kronor

	Utfall 2023	Prognos 2024	Förslag 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028 – 2060
Ekonomiska åtaganden vid årets början	51 157 000	59 611 240	72 407 000			
Nya ekonomiska åtaganden	3 420 240	12 933 760	5 776 000			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-1 540 000	-1 380 000	-1 581 981	-1 569 725	-1 595 365	-73 435 929
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	6 574 000	1 242 000				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	59 611 240	72 407 000	76 601 019			
Beslutat/förslaget bemyndigande	67 400 000	77 000 000	77 000 000			

Låneram

Överskottet från trängselskatten ska i enlighet med den s.k. Stockholmsöverenskommelsen finansiera bl.a. Förbifart Stockholm. Därutöver ska överskottet användas till andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen för 5 000 000 000 kronor i 2009 års priser samt för utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik i Stockholmsregionen. Den del av investeringarna som täcks av framtida skatteintäkter finansieras genom lån i Riksgäldskontoret. Dessa lån redovisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* tillsammans med övriga lån som Trafikverket tar upp för infrastrukturprojekt, eftersom de ingår i den samlade låneramen för infrastrukturprojekt. Lån tas även upp för räntekostnader. Räntor och återbetalning av lån kommer att belasta anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm*.

3.5.12 1:12 Transportstyrelsen

Tabell 3.49 Anslagsutveckling 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

2023	Utfall	2 485 975	Anslagssparande	-21 000
2024	Anslag	3 571 914 ¹	Utgiftsprognos	3 577 917
2025	Förslag	2 660 987		
2026	Beräknat	2 739 138 ²		
2027	Beräknat	2 781 432 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 2 678 269 tkr i 2025 års prisnivå.

³ Motsvarar 2 672 598 tkr i 2025 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för Transportstyrelsens förvaltningsutgifter samt för att betala svenskt medlemskap i internationella organisationer inom transportområdet. Anslaget får även användas för system- och administrationsutgifter förknippade med Transportstyrelsens uppbörd av andra skatter än trängselskatt samt för utbetalning av statsbidrag till vårdgivare för inrapportering av uppgifter till Transportstyrelsens olycksdatabas, Strada.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.50 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:12 Transportstyrelsen

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	2 535 914	2 535 914	2 535 914
Pris- och löneomräkning ²	97 705	157 555	204 952
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	27 368	45 669	40 566
varav BP25 ³	58 000	55 000	55 000
– Införande av en skeppslegodel i fartygsregistret	7 000	1 000	1 000
– Sjöfartsskydd och hamnskydd	8 000	12 000	12 000
– Certifiering av leverantörer av flygtrafikledningstjänst	1 000		
– Tillsynsansvar för NIS2-direktivet	2 000	2 000	2 000
– Utökade arbetsuppgifter till följd av nya fordonskrav	40 000	40 000	40 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	2 660 987	2 739 138	2 781 432

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2024. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2026–2027 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

Regeringen avser att stärka sjöfartsskyddet och hamnskyddet i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 725/2004 av den 31 mars 2004 om förbättrat sjöfartsskydd på fartyg och i hamnanläggningar och Europaparlamentets och rådet direktiv 2005/65/EG av den 26 oktober 2005 om ökat hamnskydd, vilka syftar till att skydda sjöfarten och hamnarna från angrepp. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 8 000 000 kronor för 2025 och beräknas öka med 12 000 000 kronor fr.o.m. 2026.

Transportstyrelsen behöver bättre förutsättningar för att certifiera leverantörer av nättjänster för flygtrafikledning. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 1 000 000 kronor för 2025.

Regeringen avser stärka tillsynen på transportområdet i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555 av den 14 december 2022 om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen (NIS2-direktivet). Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 2 000 000 kronor fr.o.m. 2025.

Regeringen vill stärka svensk sjöfarts konkurrenskraft genom att göra det enklare för svenska rederier att hyra in och hyra ut i huvudsak obemannade fartyg. Som ett led i detta avsätts medel för att en skeppslegodel ska kunna införas i Transportstyrelsens fartygsregister. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 7 000 000 kronor för 2025 och 1 000 000 kronor fr.o.m. 2026.

Transportstyrelsen har fått utökade arbetsuppgifter till följd av tre nya EU-förordningar, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1257 av den 24 april 2024 om typgodkännande av motorfordon och motorer samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon med avseende på utsläpp och batteriers hållbarhet (Euro 7), om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009, kommissionens förordning (EU) nr 582/2011, kommissionens förordning (EU) 2017/1151, kommissionens förordning (EU) 2017/2400 och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2022/1362, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/851 av den 19 april 2023 om ändring av förordning (EU) 2019/631 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya personbilar och nya lätta nyttofordon i linje med unionens höjda klimatambitioner samt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1610 av den 14 maj 2024 om ändring av förordning (EU) 2019/1242 vad gäller skärpning av normerna för koldioxidutsläpp från nya tunga fordon och införande av rapporteringsskyldigheter och om ändring av förordning (EU) 2018/858 samt om upphävande av förordning (EU) 2018/956. Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas därför med 40 000 000 kronor fr.o.m. 2025 t.o.m. 2030.

Regeringen föreslår att 2 660 987 000 kronor anvisas under anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 2 739 138 000 kronor respektive 2 781 432 000 kronor.

Rörelsekapital

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2025 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital vid utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämningsystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage samt det internationella systemet för undervägsavgiften som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 1 800 000 000 kronor.

Skälen för regeringens förslag: Transportstyrelsen behöver tillgång till rörelsekapital för att finansiera utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämnings-systemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). Avgiftsutjämnings-systemet innebär att samtliga svenska säkerhetsgodkända flygplatsers kostnader för säkerhetskontroll ackumuleras och fördelas per avresande passagerare. Transportstyrelsen fakturerar därefter kostnaden per säkerhetskontroll till flygbolaget som transporterar passageraren. Utbetalningarna sker före inbetalningarna i enlighet med regelverket, vilket innebär en belastning på Transportstyrelsens likviditetsförsörjning. Pandemin medförde en kraftigt minskad flygtrafik som innebär att behovet av rörelsekapital ökat kraftigt, då flygtrafiken har en direkt påverkan på Transportstyrelsens intäkter från GAS. Myndigheten behöver därutöver tillgång till

rörelsekapital för att hantera utbetalningar inom ramen för det internationella systemet för undervägsavgiften (avgift för flygtrafiktjänster). Pandemin och den därmed kraftigt minskade flygtrafiken hade en direkt påverkan även på Transportstyrelsens intäkter från undervägsavgiften. Regeringen bedömer att en särskild kredit för dessa transfereringar bedöms utgöra en lämpligare hantering av behov av rörelsekapital än att hantera det med ordinarie räntekontokredit.

Tabell 3.51 Övriga kontokrediter i statens verksamhet

Tusental kronor

Utgiftsområde	Ändamål	Beslutad kreditram 2023 ¹	Maximalt utnyttjande 2023	Beslutad kreditram 2024 ¹	Begärd kreditram 2025
22	Transportstyrelsens behov av rörelsekapital för transfereringar	1 600 000	1 625 301	2 050 000	1 800 000
Summa		1 600 000	1 625 301	2 050 000	1 800 000

¹ Av riksdagen beslutad övrig kontokredit exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2025–2027 (LI2024/00556).

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 3.52 Offentligrättslig verksamhet – intäkter som inte får disponeras

Tusental kronor

Verksamhet	Akkumulerat resultat t.o.m 2023	Resultat 2024	Beräknade intäkter 2025	Beräknade kostnader 2025	Resultat 2025	Akkumulerat resultat 2025
Verksamhet där intäkterna inte disponeras						
<i>Offentligrättslig verksamhet</i>	-276 129	17 000	1 884 000	1 805 000	79 000	-180 129

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2025–2027 (LI2024/00556).

I enlighet med de finansieringsprinciper som gäller för Transportstyrelsens verksamhet tar myndigheten ut avgifter för att täcka kostnader för tillståndsprövning, tillsyn och registerhållning. Intäkterna från dessa verksamheter redovisas mot inkomsttitel.

I tabell 3.52 redovisas den offentligrättsliga verksamhet där intäkterna inte får disponeras och som har krav på full kostnadstäckning. I tabellen ingår därmed inte avgiftsbelagd verksamhet med obestämt ekonomiskt mål utan krav på full kostnadstäckning.

Betydande negativa ackumulerade resultat finns inom områdena vägtrafik, luftfart och sjöfart. Störst negativa ackumulerade resultat finns inom vägtrafikområdet, vilket till stor del är hänförligt till uteblivna avgiftshöjningar under 2021 och begränsade avgiftshöjningar till 2022.

Regeringen beslutade den 28 oktober 2021 att Transportstyrelsen inom områdena vägtrafik, luftfart och sjöfart ska beräkna avgifterna så att intäkterna senast 2028 täcker samtliga med verksamheten direkt eller indirekt förenade kostnader, vilket innebär förlängd tid för att nå balans inom dessa områden (I2021/02825).

Regeringen beslutade vidare den 20 december 2023 att justera ned del av ackumulerat underuttag av avgifter t.o.m. 2022 inom samtliga trafikslag med totalt 89 000 000 kronor (LI2023/03881).

För att uppnå balans senast till 2028 har avgifterna höjts 2023 och 2024. Ytterligare avgiftshöjningar är dock nödvändiga för att hantera kvarvarande negativa ackumulerade resultat inom områdena vägtrafik och luftfart. Det ackumulerade

negativa resultatet avseende sjöfartsområdet beräknas i allt väsentligt vara balanserat inför 2025.

Inom järnvägsområdet har ett tidigare positivt ackumulerat resultat i allt väsentligt balanserats genom stora årliga underskott under 2022 och 2023.

Tabell 3.53 Offentligrättslig verksamhet – intäkter som disponeras

Tusental

Verksamhet	Akkumulerat resultat t.o.m. 2023	Resultat 2024	Beräknade intäkter 2025	Beräknade kostnader 2025	Resultat 2025	Akkumulerat resultat 2025
Verksamhet där intäkterna disponeras						
<i>Offentligrättslig verksamhet</i>	0	0	167 000	167 000	0	0
Tillsyn flygtrafiktjänst	0	0	43 000	43 000	0	0
Adm. felparkering	0	0	30 000	30 000	0	0
Adm. Infrastrukturavgift Motala väg 50	0	0	7 000	7 000	0	0
Adm. Infrastrukturavgift Sundsvall E4	0	0	9 000	9 000	0	0
Adm. Infrastrukturavgift Skuru väg 222	0	0	17 000	17 000	0	0
Adm GAS ¹	0	0	61 000	61 000	0	0

¹ Gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2025–2027 (LI2024/00556).

När det gäller avgifter som disponeras för särskilda ändamål anges i tabell 3.53 den del av intäkterna som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen. Därutöver disponerar Transportstyrelsen intäkter som är av transfereringskaraktär, se tabell 3.55. Transportstyrelsen disponerar bl.a. intäkter från felparkeringsavgifter som tas ut för kommunernas räkning. Av de inbetalda felparkeringsavgifterna behåller staten en fastställd del för att täcka myndigheternas kostnader. Transportstyrelsen disponerar den del av statens intäkter som behövs för att täcka utgifter för administration, medan resterande del redovisas mot inkomstitel.

Tabell 3.54 Offentligrättslig verksamhet 2024 – fördelning av budgeterade kostnader på verksamhetsområden och trafikslag

Tusental kronor

Verksamhet	Vägtrafik	Järnväg	Sjöfart	Luftfart	Summa
Tillståndsprovning	463 000	35 000	27 000	72 000	597 000
Tillsyn	221 000	46 000	57 000	217 000	541 000
Registerhållning	907 000	4 000	15 000	14 000	940 000
Regelgivning	0	0	0	0	0
Summa	1 591 000	85 000	99 000	303 000	2 078 000

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2025–2027 (LI2024/00556).

Av tabell 3.54 framgår hur de budgeterade kostnaderna i den avgiftsbelagda offentligrättsliga verksamheten inom Transportstyrelsen fördelas mellan de fyra trafikslagen och myndighetens verksamhetsområden. Regelgivning finansieras i sin helhet med skattemedel.

Tabell 3.55 Avgiftsfinansierade transfereringar

Tusental kronor

	Akkumulerat resultat t.o.m. 2023	Resultat 2024	Beräknade intäkter 2025	Beräknade kostnader 2025 ¹	Resultat 2025	Akkumulerat resultat 2025
Avgiftsfinansierade transfereringar	-1 365 160	-479 173	1 179 204	1 571 000	-391 796	-2 236 129
Infrastrukturavgifter						
Motala väg 50	0	0	18 000	18 000	0	0
Infrastrukturavgifter						
Sundsvall E4	0	0	52 000	52 000	0	0
Infrastrukturavgifter						
Skuru väg 222	0	0	61 000	61 000	0	0
Försäljning personliga skyltar	0	0	17 000	17 000	0	0
GAS	-1 365 160	-479 173	776 204	1 168 000	-391 796	-2 236 129
CNS	0	0	104 000	104 000	0	0
Medlemsavgift						
Eurocontrol	0	0	151 000	151 000	0	0

¹ Kostnaderna 2025 inom vägområdet består av den del av infrastrukturavgifter som tas ut på vägbroarna över Motalaviken, Sundsvallsfjärden och Skurusundet samt den del av försäljningen av personliga fordonsskyltar som betalas till Trafikverkets räntekonto. Kostnaderna 2025 inom luftfartsområdet består av den del av avgiften inom gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS) som betalas ut till flygplatserna som ersättning för deras skäliga kostnader för säkerhetskontroll samt den del av undervägsavgiften som disponeras för ersättning till flygplatser för kostnader för kommunikation, navigation och övervakning, (CNS) samt för att betala medlemsavgift i Eurocontrol. Intäkterna uppgår till samma belopp som kostnaderna, utom för GAS, där intäkterna utgörs av den avgift flygbolagen betalar för att finansiera kostnaderna för säkerhetskontroll. I tabellen anges intäkter och kostnader enligt redovisningen. Uppgifterna innefattar även fordringar och skulder, vilket gör att resultatet för undervägsavgifter visar balans.

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2025–2027 (LI2024/00556).

Med avseende på de avgifter som disponeras för särskilda ändamål redovisas i tabell 3.53 den del av intäkterna som finansierar verksamhet inom Transportstyrelsen. Därutöver disponerar Transportstyrelsen intäkter inom luftfarts- och vägtrafikområdena som är av transfereringskaraktär, se tabell 3.55.

Negativt ackumulerat resultat avseende gemensamt avgiftsutjämningsystem för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS) har upparbetats främst till följd av minskade intäkter inom GAS-systemet under pandemin då flygresandet minskade kraftigt.

Riksdagen har under 2024 beslutat att tillföra Transportstyrelsen 1 035 000 000 kronor för att täcka ackumulerat underskott t.o.m. 2022 avseende GAS (prop. 2023/24:99, bet.2023/24:FiU21, rskr. 2023/24:251). Transportstyrelsen har använt anvisade medel för att minska underskottet i avgiftsutjämningsystemet och beräknat ackumulerat resultat 2025 uppgår därmed redovisningsmässigt till 1 201 129 000 kronor.

Tabell 3.56 Avgifter som redovisas mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen

Tusental kronor

	Verksamhetens intäkter 2023	Verksamhetens intäkter 2024	Verksamhetens intäkter 2025
Redovisning mot inkomsttitel utan motsvarande verksamhet	203 214	203 000	203 000
Överskott undervägsavgifter	4 641	6 000	6 000
Felparkeringsavgifter	54 486	54 000	54 000
Rest- och dröjsmålsavgifter	76 464	76 000	76 000
Överlastavgifter	26 232	26 000	26 000
Sanktionsavgift vid överträdelse av kör- och vilotider	40 447	40 000	40 000
Sanktionsavgift vid överträdelse av regler om cabotage	462	0	0
Sanktionsavgift vid överträdelse av regler om vissa identitetskontroller	580	1 000	1 000
Övriga sanktionsavgifter	-98	0	0

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2025–2027 (LI2024/00556).

Tabell 3.56 innehåller uppgifter om belopp som Transportstyrelsen redovisar mot inkomsttitel och som inte motsvaras av verksamhetskostnader inom Transportstyrelsen.

Tabell 3.57 Uppdragsverksamhet

Tusental kronor

	Akkumulerat resultat t.o.m. 2023	Resultat 2024	Beräknade intäkter 2025	Beräknade kostnader 2025	Resultat 2025	Akkumulerat resultat 2025
Uppdragsverksamhet	-21 477	17 000	123 000	111 000	12 000	7 523
Informationsuttag	-35 087	19 000	116 000	102 000	14 000	-2 087
Övriga uppdrag	13 610	-2 000	7 000	9 000	-2 000	9 610

Källa: Transportstyrelsens budgetunderlag 2025–2027 (LI2024/00556).

Den uppdragsverksamhet som Transportstyrelsen bedriver hör i huvudsak till vägtrafikområdet och omfattar bl.a. informationsuttag ur vägtrafikregistret.

För att uppnå årlig balans och balansera ackumulerat underskott inom området informationsuttag höjde Transportstyrelsen avgifterna från och med den 1 april 2023. De höjda avgifterna har gjort att resultatet under 2023 är positivt, och utfallet bedöms öka under 2024 och 2025 då avgiftshöjningarna får helårseffekt.

Inom övrig uppdragsverksamhet finns vid utgången av 2023 ett överskott uppgående till 14 000 000 kronor, och som främst är hänförligt till SMS-tjänsten ”Vem äger fordonet?”. I syfte att balansera överskottet har Transportstyrelsen gjort tjänsten avgiftsfri från och med den 27 mars 2023. Balanseringen av överskottet bedöms ta cirka fyra till fem år.

3.5.13 1:13 Trafikanalys

Tabell 3.58 Anslagsutveckling 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

2023	Utfall	69 258	Anslagssparande	3 218
2024	Anslag	72 828 ¹	Utgiftsprognos	74 097
2025	Förslag	75 745		
2026	Beräknat	77 452 ²		
2027	Beräknat	78 719 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 75 744 tkr i 2025 års prisnivå.

³ Motsvarar 75 742 tkr i 2025 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas till Trafikanalys förvaltningsutgifter vilket omfattar statistik-, utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet. Anslaget får även användas för statistik-, utvärderings- och analysverksamhet avseende maritima näringar.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.59 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:13 Trafikanalys

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	72 828	72 828	72 828
Pris- och löneomräkning ²	2 917	4 624	5 891
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	75 745	77 452	78 719

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2024. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2026–2027 är preliminär.

Regeringen föreslår att 75 745 000 kronor anvisas under anslaget 1:13 *Trafikanalys* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 77 452 000 kronor respektive 78 719 000 kronor.

3.5.14 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tabell 3.60 Anslagsutveckling 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

2023	Utfall	955 007	Anslagssparande	31 015
2024	Anslag	760 435 ¹	Utgiftsprognos	780 133
2025	Förslag	745 253		
2026	Beräknat	941 400		
2027	Beräknat	951 388		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för

- finansiering av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen,
- investeringskostnader och utbyte av utrustning i betalsystemet, samt
- system- och administrationskostnader för trängselskatten i Göteborg.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 3.61 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	760 435	760 435	760 435
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt	-15 182	180 965	190 953
Förslag/beräknat anslag	745 253	941 400	951 388

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 745 253 000 kronor anvisas under anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 941 400 000 kronor respektive 951 388 000 kronor.

Uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel

Tilldelningen av medel från trängselskatteinkomster till investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg utgår från en prognos av hur stort överskott trängselskattesystemet förväntas ge det kommande året, dvs. hur stort nettot av inbetald trängselskatt och kostnaderna för att administrera systemet förväntas bli. I fastställandet av de medel som avsätts till investeringar tas hänsyn till hur väl tidigare beräknade överskott och avsatta medel har stämt överens.

I tabell 3.62 finns en sammanställning av inbetald trängselskatt, kostnaderna för administration samt avsatta medel till väginvesteringar under perioden 2013–2023. Av tabellen framgår att den ackumulerade differensen mellan överskott och totalt avsatta medel vid utgången av 2023 uppgick till 11 530 000 kronor. Detta belopp läggs till det beräknade överskottet 2024, se vidare tabell 3.64.

Tabell 3.62 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av överskott i förhållande till avsatta medel till väginvesteringar

Tusental kronor

	2013–2019	2020	2021	2022	2023
Intäkter från inbetald trängselskatt	6 358 295	901 264	877 400	923 330	938 155
Kostnader för administration	1 075 079	121 942	115 763	119 217	125 137
Överskott	5 283 216	779 322	761 637	804 113	813 018
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	4 852 996	783 286	861 099	878 250	773 755
Medel som omdisponerats	374 169	18 780	25 008	31 187	27 733
Summa totalt avsatta medel	5 227 165	802 066	886 107	909 437	801 488
Differens mellan överskott och avsatta medel	56 051	-22 744	-124 470	-105 324	11 530

Källor: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket för aktuella budgetår.

Uppföljning av avsatta medel och hur de har använts

I Trafikverkets regleringsbrev för 2023 avsattes 773 755 000 kronor för finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg. Som framgår av tabell 3.63 hade ett anslagssparande på 9 202 000 kronor ackumulerats vid utgången av 2023.

Tabell 3.63 Trängselskatt i Göteborg – uppföljning av hur avsatta medel har använts

Tusental kronor

	2013–2019	2020	2021	2022	2023
Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborgsregionen (på anslagspost i regleringsbrev, exkl. omdisponeringar gjorda under resp. år)	4 852 996	783 286	861 099	878 250	773 755
Medel som omdisponerats	374 169	18 780	25 008	31 187	27 733
Ingående anslagssparande	783	231 895	797	1 767	37 584
Summa tillgängliga medel	5 227 948	1 033 961	886 904	911 204	839 072
Användning (kostnader för genomförda investeringar)	4 995 270	1 033 165	885 137	873 620	829 870
Utgående anslagssparande	232 678	796	1 767	37 584	9 202

Källor: Årsredovisningar från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket för aktuella budgetår.

Beräkning av medel som ska avsättas till investeringar

Av tabell 3.64 framgår att nettoöverskottet från inbetalad trängselskatt beräknas uppgå till 782 046 000 kronor 2025. I beräkningen av hur stort belopp som ska avsättas till investeringar för 2025 tas hänsyn till den ackumulerade differensen mellan överskott och tidigare totalt avsatta medel 2023 på -184 959 000 kronor.

Med beaktande av beräknat överskott för 2024 samt differens mellan överskott och totalt avsatta medel 2023 avser regeringen att avsätta 597 086 000 kronor till investeringar i Trafikverkets regleringsbrev för 2025.

Tabell 3.64 Trängselskatten i Göteborg – beräkning av medel som avsätts till investeringar 2023–2025

Tusental kronor

	Beräknat 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027
Intäkter från trängselskatt	930 213	941 400	951 388
Kostnader för administration	148 167	148 167	148 167
Överskott	782 046	793 233	803 221
Justering för ackumulerad differens	-184 959		
Till väginvesteringar (avsätts på anslagspost i Trafikverkets regleringsbrev)	597 087	793 233	803 221

Källa: Prognoser från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket samt egna beräkningar.

Beräkning av anslagsnivån

Trängselskatt är en statlig tids- och platsrelaterad skatt som tas ut med stöd av lagen (2004:629) om trängselskatt. Skattskyldighet inträder när en skattepliktig bil brukas vid passage av en betalstation. Trängselskatten syftar till att förbättra framkomligheten, förbättra miljön och bidra till att finansiera infrastruktursatsningar. Lagen gäller hela Sverige, men närmare bestämmelser om var och när skatt tas ut samt skattens storlek finns i särskilda bilagor till lagen. För närvarande tas trängselskatt ut i Stockholms kommun och Göteborgs kommun (10 § lagen om trängselskatt). Anslaget förändras därför i sedvanlig ordning och som framgår i tabell 3.64 avsätts 597 087 000 kronor till investeringar 2025. Dessutom avsätts sammanlagt 148 167 000 kronor för

administrationskostnader, se tabell 3.65. Det sammanlagda anslagsbehovet för 2025 blir därmed 745 253 000 kronor.

Tabell 3.65 Anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg – fördelning på anslagsposter

Tusental kronor

	Beräknat 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027
Trafikverket: Investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg	597 086	793 233	803 221
Trafikverket: administration	22 000	22 000	22 000
Transportstyrelsen: administration	110 000	110 000	110 000
Kronofogdemyndigheten: administration	2 867	2 867	2 867
Sveriges Domstolar: administration	1 300	1 300	1 300
Skatteverket: administration	12 000	12 000	12 000
Summa	745 253	941 400	951 388

Källa: Prognoser från Trafikverket, Transportstyrelsen, Kronofogdemyndigheten, Sveriges Domstolar och Skatteverket samt egna beräkningar.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2025 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 21 000 000 000 kronor 2026–2040.

Skälen för regeringens förslag: De investeringar i väginfrastrukturen som finansieras från anslaget för trängselskatt i Göteborg förutsätter att Trafikverket ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Bemyndigandet bör avse all upphandlad verksamhet där fleråriga avtal sluts, som inte faller under 6 kap. 2 § budgetlagen. Bemyndigandet avser det totalbelopp som regeringen får ha bundit upp i avtal vid budgetårets utgång. I beräkningarna av bemyndigandet inkluderas även upptagna lån som planeras att återbetalas med anslaget samt framtida räntekostnader på upptagna lån.

Vid beräkningarna av framtida ränta används en långsiktig jämviktsränta som från och med den 1 januari 2025 är 3,30 procent vilken är fastställd av den europeiska tillsynsmyndigheten European Insurance and Occupational Pensions Authority (EIOPA). Räntekostnader redovisas som ett åtagande inom bemyndiganderamen först då lån har tagits upp. Avgörande för när ett åtagande inträffar är vanligen när respektive kontrakt tecknas. Ekonomiska åtaganden som staten ingår i samband med överenskommelser med kommuner, regioner eller företag om medfinansiering av transportinfrastruktur ska dock i vissa fall omfattas av begärda bemyndiganden redan det år staten ingår sådana överenskommelser. De exakta tidpunkterna för kontraktstecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse. Av detta följer att det behövs en viss flexibilitet i bemyndigandet. Utan en sådan försämras möjligheterna för att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt byggande. Exempelvis kan det då bli nödvändigt att skjuta upp den avslutande delen av en upphandling för att inte överskrida bemyndigandet vilket försenar och kan fördyra projektgenomförandet. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2025 för anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 21 000 000 000 kronor 2026–2040.

Tabell 3.66 Beställningsbemyndigande för anslaget 1:14 Trängselskatt i Göteborg

Tusental kronor

	Utfall 2023	Prognos 2024	Förslag 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028 – 2040
Ekonomiska åtaganden vid årets början	10 563 000	12 024 265	19 269 000			
Nya ekonomiska åtaganden	2 349 265	7 856 735	1 929 303			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-830 000	-613 000	-598 303	-594 055	-593 971	-19 411 974
Övriga förändringar av ekonomiska åtaganden	-58 000	1 000				
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	12 024 265	19 269 000	20 600 000			
Beslutat/förslaget bemyndigande	18 800 000	21 000 000	21 000 000			

Låneram

Överskottet från trängselskatten i Göteborg ska bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg, bl.a. Västlänken samt en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm. Den del av investeringarna som täcks av framtida skatteintäkter finansieras genom lån i Riksgäldskontoret. Dessa lån redovisas under anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* eftersom de ingår i den samlade låneramen för infrastrukturprojekt. Lån tas även upp för räntekostnader. Räntor och återbetalning av lån kommer att belasta anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg*.

3.5.15 1:15 Sjöfartsstöd

Tabell 3.67 Anslagsutveckling 1:15 Sjöfartsstöd

Tusental kronor

2023	Utfall	1 388 339	Anslagssparande	211 661
2024	Anslag	1 500 000 ¹	Utgiftsprognos	1 500 000
2025	Förslag	1 550 000		
2026	Beräknat	1 600 000		
2027	Beräknat	1 700 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas till utgifter för sjöfartsstöd som lämnas till fysiska och juridiska personer samt till partrederier som har eller har haft sjömän anställda för arbete ombord på fartyg som är registrerade i ett nationellt fartygsregister i en stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.68 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:15 Sjöfartsstöd**

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	1 500 000	1 500 000	1 500 000
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Makroekonomisk utveckling			
Volymer	50 000	100 000	200 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	1 550 000	1 600 000	1 700 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 1 550 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 1 600 000 000 kronor respektive 1 700 000 000 kronor.

3.5.16 1:16 Internationell tågtrafik**Tabell 3.69 Anslagsutveckling 1:16 Internationell tågtrafik**

Tusental kronor

2023	Utfall	76 973	Anslagssparande	18 027
2024	Anslag	95 000 ¹	Utgiftsprognos	65 559
2025	Förslag	95 000		
2026	Beräknat	65 000		
2027	Beräknat	0		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för av staten upphandlad tågtrafik från Sverige till destinationer i andra länder. Anslaget får även användas för utgifter för förberedande utredningar inför upphandling, för utgifter för tillfällig juridisk, ekonomisk eller annan expertis vid ingående av nya avtal samt för förvaltningsutgifter som är direkt hänförliga till sådana avtal.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.70 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:16 Internationell tågtrafik**

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	95 000	95 000	95 000
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder		-30 000	-95 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	95 000	65 000	0

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 95 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* för 2025. För 2026 beräknas anslaget till 65 000 000 kronor.

3.5.17 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.**Tabell 3.71 Anslagsutveckling 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst**

Tusental kronor

2023	Utfall	276 968	Anslagssparande	74 032
2024	Anslag	332 000 ¹	Utgiftsprognos	352 627
2025	Förslag	379 000		
2026	Beräknat	346 000		
2027	Beräknat	299 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.**Ändamål**

Anslaget får användas för kapitalkostnader avseende investeringar samt övriga utgifter, drift och underhåll avseende statliga åtaganden för flygtrafiktjänst.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.72 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst**

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	332 000	332 000	332 000
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	47 000	14 000	-33 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	379 000	346 000	299 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 379 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 346 000 000 kronor respektive 299 000 000 kronor.

3.5.18 1:18 Lån till körkort**Tabell 3.73 Anslagsutveckling 1:18 Lån till körkort**

Tusental kronor

2023	Utfall	30 075	Anslagssparande	121 391
2024	Anslag	51 466 ¹	Utgiftsprognos	14 900
2025	Förslag	31 466		
2026	Beräknat	466		
2027	Beräknat	0		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.**Ändamål**

Anslaget får användas för utgifter för lån till körkort för vissa personer.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.74 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:18 Lån till körkort**

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	51 466	51 466	51 466
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-20 000	-51 000	-51 466
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	31 466	466	0

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 31 466 000 kronor anvisas under anslaget 1:18 *Lån till körkort* för 2025. För 2026 beräknas anslaget till 466 000 kronor.

3.5.19 1:19 Obemannad luftfart**Tabell 3.75 Anslagsutveckling 1:19 Obemannad luftfart**

Tusental kronor

2023	Utfall	10 438	Anslagssparande	19 562
2024	Anslag	30 000 ¹	Utgiftsprognos	18 873
2025	Förslag	30 000		
2026	Beräknat	30 000		
2027	Beräknat	30 000		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för Luftfartsverkets arbete med obemannad luftfart.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 3.76 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 1:19 Obemannad luftfart**

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	30 000	30 000	30 000
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	30 000	30 000	30 000

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 30 000 000 kronor anvisas under anslaget 1:19 *Obemannad luftfart* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 30 000 000 kronor respektive 30 000 000 kronor.

3.5.20 Sjöfartsverket

Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Regeringens förslag: Sjöfartsverket ska över en konjunkturcykel ha en rörelsemarginal före avskrivningar på 12 procent. Vid beräkning av rörelsemarginalen ska investeringar som finansieras med medel från nationell plan för transportinfrastrukturen exkluderas. Sjöfartsverket ska även ha ett eget kapital som över en konjunkturcykel uppgår till minst 500 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Sjöfartsverkets ekonomiska resultat.

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår bl.a. att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten i form av farleder, isbrytning, lotsning, sjögeografisk information samt att ansvara för sjö- och flygräddningstjänst. Verksamheten finansieras genom avgifter som betalas av handelssjöfarten i form av farledsavgifter och lotsavgifter, anslag samt övriga externa intäkter.

De ekonomiska målen för Sjöfartsverket slopades temporärt i spåren av pandemin 2022–2024. Regeringen föreslår att ekonomiska mål återinförs från 2025. Målen bör anpassas till den rådande situationen och de utmaningar som Sjöfartsverket står inför med ökat behov av investeringar i verksamheten för att kunna hantera den underhållsskuld som myndigheten byggt upp under en lång tid. Detta ställer högre krav på lönsamhet i rörelsen för att Sjöfartsverket ska kunna bära ökade avskrivningskostnader i framtiden. Den höjda ambitionen med högre avkastningskrav bedöms också skapa utrymme att investera i bl.a. infrastrukturen till havs samt i Sjöfartsverkets båt- och fartygsflotta.

Tidigare mål för kapitalstrukturen i verksamheten var uttryckt som en soliditet på 25 procent. Soliditeten i Sjöfartsverket påverkas emellertid av flera jämförelsestörande poster som ligger helt eller delvis utanför myndighetens kontroll. Det är exempelvis pensionsskuldens storlek i förhållande till rådande ränteläge eller ökade skulder drivna av att Sjöfartsverket erhållit stora bidrag för investeringar som finansieras via den nationella planen för transportinfrastrukturen. Mot den bakgrunden bör målet för kapitalstrukturen ändras vilket regeringen bedömer styr det egna kapitalets storlek mot en rimlig nivå i förhållande till Sjöfartsverkets behov.

Sjöfartsverkets rörelseintäkter för 2023 uppgick till 2 889 miljoner kronor jämfört med 2 773 miljoner kronor 2022 medan rörelsekostnaderna uppgick till 2 876 miljoner kronor 2023 jämfört med 2 589 miljoner kronor 2022, se tabell 3.77. Rörelseresultatet uppgick 2023 till -103 miljoner kronor jämfört med 299 miljoner kronor 2022. Det redovisade resultatet för räkenskapsåret 2023 uppgår till 0 kronor jämfört med 19 miljoner kronor 2022.

Tabell 3.77 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2022	Intäkter 2023	Resultat ¹ 2022	Resultat ¹ 2023
Sjöfartsverket, totalt	2 773	2 889	19	0
Sjöfartsavgifter	1 926	1 690		
Övriga rörelseavgifter	434	467		

¹ Beloppet avser resultat efter avsättningar till och upplösningar från resultat-utjämningsfonden.

Källa: Sjöfartsverkets årsredovisning för 2023.

Sjöfartsverkets avgiftsintäkter minskade under 2023 jämfört med 2022. Förklaringen till det är den s.k. klimatkompensationen som Sjöfartsverket fått för 2023 och 2024 på 300 miljoner kronor per år för att reducera farledsavgiften i motsvarande mån. Rensat från det har avgiftsintäkterna ökat något. Fartygstrafiken har minskat under 2023 jämfört med 2022. Relativt stora höjningar av avgiftstaxorna under året bidrog till att hålla uppe intäkterna. Intäkterna har dock ökat betydligt mindre än kostnaderna vilket är förklaringen till det negativa rörelseresultatet. Kostnaderna har ökat med 288 miljoner kronor jämfört med året före, vilket främst förklaras av ökad inflation och ökade lönekostnader. Sjöfartsverket har emellertid löst upp bokslutsdispositioner vilket medfört ett nollresultat på sista raden.

Vid utgången av 2023 uppgick det egna kapitalet till 512 miljoner kronor jämfört med 717 miljoner kronor 2022, en minskning med 205 miljoner kronor vilket främst förklaras av de upplösta bokslutsdispositionerna. De redovisningsprinciper för beräkning av pensionsskulden som gäller för Sjöfartsverket och övriga affärsverk innebär att de tillämpar den ränta för skuldberäkning som Statens tjänstepensionsverk fastställer. Pensionsskulden uppgick vid årets slut till 3 687 miljoner kronor. Diskonteringsräntan för pensionsskulden uppgick 2023 till -1,5 procent vilket är oförändrat jämfört med 2022.

Tabell 3.78 Utfall och prognos av Sjöfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	2024	2025	2026	2027
Resultat efter finansiella poster	-286	-108	63	201
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	negativt	negativt	1,8	4,0
Soliditet ¹ (%)	14,8	18,8	24,0	25,6
Soliditet ²	32,3	43,4	54,8	60,5
Beräknad skattemotsvarighet	0,0	0,0	0,0	0,0
Beräknad utdelning	0	0	0	0

¹ 2015 fastslog ESV att Sjöfartsverket i egenskap av infrastrukturförvaltare för farleder och farledshållning ska redovisa farledsprojekten som anläggningstillgång. Bidrag för att finansiera investeringen tas upp som oförbrukade bidrag vilket ökar skuldsättningsgraden. Detta gör att soliditeten kontinuerligt försämras.² Soliditet exklusive oförbrukade bidrag, s.k. justerad soliditet.

Källa: Sjöfartsverkets treårsplan för 2022–2024.

Uppföljning av investeringsplanen

Sjöfartsverkets investeringar uppgick till 1 340 miljoner kronor 2023 vilket är en ökning med 676 miljoner kronor jämfört med 2022. Investeringsbeloppet understiger

väsentligt investeringsplanen för 2023. Avvikelsen förklaras av förseningar som beror på såväl omvärldsfaktorer som Sjöfartsverkets interna verksamhet.

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2025 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 000 000 kronor. Regeringen bemyndigas att för 2025 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Skälen för regeringens förslag: Inriktningen är att Sjöfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån. Med anledning av detta är regeringens förslag att Sjöfartsverkets låneram fastställs till 100 miljoner kronor. Vidare föreslår regeringen att Sjöfartsverket, i enlighet med nu gällande ordning, ges möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank.

Tabell 3.79 Låneram för samhällsinvesteringar

Tusental kronor

Utgifts- område	Myndighet	Beslutad låneram 2023 ¹	Skuld 2023- 12-31	Beslutad låneram 2024 ¹	Begärd låneram 2025	Beräknad amortering 2025	Beräknad nyupplåning 2025
22	Sjöfartsverket	100 000		100 000	100 000		
Summa		100 000		100 000	100 000		

¹ Av riksdagen beslutad låneram exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Sjöfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2025–2027 godkänns som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag: Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2025–2027 uppgår till totalt 12 076 miljoner kronor, se tabell 3.80. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 96 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca fyra procent. Den största förändringen i investeringsplanen mot föregående år avser främst ökade investeringar i farleder. Därutöver avses investeringar genomföras i isbrytare, lotsbåtar, arbetsfartyg samt uppdatering av radar- och navigationsutrustning i befintliga fartyg. Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Sjöfartsverket godkänns som en riktlinje för myndighetens investeringar.

Tabell 3.80 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2023	Prognos 2024	Budget 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027	Summa 2025– 2027
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	1 171	2 314	3 445	4 212	4 017	11 674
Farleder	1 087	1 741	2 140	2 497	2 797	7 434
Isbrytning	4	437	1 219	1 625	1 117	3 960
Sjötrafikservice	29	34	25	9	10	44
Sjögeografisk information	6	31	23	20		43
Lotsning	6	43	23	49	81	153
Sjö- och flygräddning	4	3	6	2	2	10
Gemensamma funktioner	36	25	10	10	10	30
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>1 171</i>	<i>2 314</i>	<i>3 445</i>	<i>4 212</i>	<i>4 017</i>	<i>11 674</i>
– maskiner och inventarier	84	595	1 445	2 024	1 461	4 931
– fastigheter och markanläggningar	1 086	1 716	2 000	2 188	2 555	6 743
– beredskapstillgångar	1	4				
Finansiering av anskaffning och utveckling	1 171	2 314	3 445	4 212	4 017	11 674
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	4	106	1 219	1 625	1 117	3 960
Egna medel	80	529	257	431	374	1 063
Bidrag/medfinansiering	1 087	1 680	1 970	2 156	2 525	6 650
Vidmakthållande av befintliga investeringar	169	221	210	145	48	402
Farleder	45	56	67	41	6	113
Isbrytning	1	4	4			4
Sjötrafikservice	1	58	37	2	2	41
Sjögeografisk information	1	7	31	27	7	65
Lotsning	4	7	19	17	8	43
Sjö- och flygräddning	8	12	2	1	1	4
Gemensamma funktioner	108	77	49	57	25	131
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>169</i>	<i>221</i>	<i>210</i>	<i>145</i>	<i>48</i>	<i>402</i>
– maskiner och inventarier	55	133	106	66	27	199
– fastigheter och markanläggningar	65	57	66	33	11	110
– beredskapstillgångar	49	32	39	46	10	94
Finansiering vidmakthållande	169	221	210	145	48	402
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	49	32	39	46	10	94
Egna medel	120	190	171	99	38	308
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	1 340	2 536	3 655	4 356	4 064	12 076
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	1 340	2 536	3 655	4 356	4 064	12 076

3.5.21 Luftfartsverket

Luftfartsverkets ekonomiska mål

Regeringens förslag: Luftfartsverket ska över en konjunkturcykel ha en räntabilitet på eget kapital på 4 procent. Luftfartsverket ska ha ett eget kapital som uppgår till minst 700 000 000 kronor i genomsnitt över en konjunkturcykel.

Regeringen bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet vad avser Luftfartsverkets ekonomiska resultat.

Luftfartsverkets huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst för civil och militär luftfart och tjänster för planering och genomförande av flygning för obemannad luftfart. Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Luftfartsverket bedriver följande tjänster: civil och militär flygtrafikledning en route och för flygplats, luftrumstjänster, tekniska tjänster samt informationstjänster nationellt och internationellt. Verksamheten finansieras genom avgifter, främst i form av den s.k. undervägsavgiften som tas ut av den civila luftfarten. Undervägsavgiften och terminalavgifterna på Stockholm Arlanda flygplats, som utgör mer än 70 procent av intäkterna, omfattas av de mål för flygtrafiktjänst och förutsättningar för uttag av avgifter som sätts i det gemensamma europeiska regelverket avseende ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet. Den svenska prestationsplanen för 2025–2029 är ännu inte fastställd, vilket innebär viss osäkerhet avseende den ekonomiska utvecklingen under perioden.

Riksdagen beslutade efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2022 att de ekonomiska målen för Luftfartsverket inte ska gälla under perioden 2022–2024 (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22, bet. 2021/22: TU1, rskr. 2021/22:98). Regeringen föreslår att ekonomiska mål återinförs från 2025.

De mål som nu föreslås återinföras är vad gäller räntabilitet det samma som gällde tidigare, medan målet för soliditet har ersatts med ett mål för eget kapital.

Tidigare mål för kapitalstrukturen i verksamheten var uttryckt som en soliditet på 15 procent över en konjunkturcykel. Soliditeten i Luftfartsverket påverkas emellertid av jämförelsestörande poster som ligger helt eller delvis utanför myndighetens kontroll. Det är framför allt pensionsskuldens storlek i förhållande till rådande ränteläge. Mot den bakgrunden ändras målet för kapitalstrukturen vilket bedöms styra det egna kapitalets storlek mot en rimlig nivå i förhållande till Luftfartsverkets behov.

Tabell 3.81 Verksamhetens rörelseintäkter och rörelseresultat fördelat på verksamhetsområden

Miljoner kronor

	Intäkter 2022	Intäkter 2023	Resultat 2022	Resultat 2023
Luftfartsverket, totalt	2 790	3 584	-6	-6
varav luftfartsintäkter	2 233	2 880		
varav övriga rörelseintäkter	277	277		
varav intäkter från anslag	213	347		

Totala intäkter inkluderar också aktiverat arbete för egen räkning.

Källa: Luftfartsverkets årsredovisning för 2023.

Luftfartsverkets intäkter ökade 2023 jämfört med 2022. Den största skillnaden avser luftfartsintäkterna som ökat till följd av avgiftssystemets tekniska konstruktion. Luftfartsverkets intäkter består till största delen av luftfartsintäkter (undervägs- och terminalavgifter). Utöver luftfartsintäkterna får Luftfartsverket intäkter från anslag, kommersiella tjänster och aktiverat eget arbete. Anslagsintäkterna utgörs av medel från

anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med avseende på för civilt försvar genom, anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst m.m.* och anslaget 1:19 *Obemannad luftfart*. Intäkter av anslag ökade under 2023 i förhållande till 2022 för samtliga dessa ändamål. Även intäktslagen kommersiella tjänster och aktiverat eget arbete var högre 2023 än 2022.

Resultatet efter finansiella poster uppgick 2022 till 52 miljoner kronor. På grund av den försäkringstekniska omvärderingen av pensionsskulden uppgick dock totalresultatet till -6 miljoner kronor.

Tabell 3.82 Utfall och prognos för Luftfartsverkets resultat

Miljoner kronor där inte annat anges

	Utfall 2023	Prognos 2024	Prognos 2025	Prognos 2026	Prognos 2027
Resultat efter skattemotsvarighet	52	-94	-82	0	25
Räntabilitet på eget kapital efter skattemotsvarighet (%)	7	(neg)	(neg)	2	2
Soliditet (%)	6	9	9	9	9
Beräknad skattemotsvarighet	0	0	0	0	0
Beräknad utdelning	0	0	0	0	0

Källa: Luftfartsverkets treårsplan för 2024–2026.

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2025 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 1 500 000 000 kronor. Regeringen bemyndigas att för 2025 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket använda derivatinstrument för att skydda sig mot ränte- och valutaväxlingar i enlighet med av verket fastställd finanspolicy. Regeringen bemyndigas härvid att låta Luftfartsverket lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument inom en total ram på 2 000 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 400 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket teckna aktier eller ge aktieägartillskott till LFV Holding AB inom en ram om högst 650 000 000 kronor.

Regeringen bemyndigas att låta Luftfartsverket förvärva aktier eller andelar i eller bilda företag eller andelar i eller bilda företag samt sälja aktier eller andelar i eller avveckla företag inom ramen för den egna verksamheten.

Skälen för regeringens förslag: Inriktningen är att Luftfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån. Med anledning av detta är regeringens förslag att Luftfartsverkets låneram fastställs till 1 500 miljoner kronor. Låneramen bedöms också kunna användas för att täcka eventuella likviditetsbehov. Vidare föreslår regeringen att Luftfartsverket, i enlighet med nu gällande ordning, ges möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller affärsbank. Övriga finansiella befogenheter består av bemyndigande avseende derivatinstrument, borgensförbindelser och aktieägartillskott till dotterföretaget LFV Holding AB. Såväl den faktiska låneramen som övriga finansiella befogenheter föreslås vara oförändrade under 2025 i förhållande till 2024.

Riksdagen har tidigare bemyndigat regeringen att besluta om bildande av bolag inom ramen för Luftfartsverkskoncernen (prop. 2005/06:1, bet. 2005/06:TU1, rskr. 2005/06:81) och genom beslut med anledning av budgetpropositionen för 2015 anpassat formuleringen till 8 kap. 3 och 4 §§ budgetlagen (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86). Den nya formuleringen förtydligar att bemyndigandet för Luftfartsverket omfattar även andra former av företag än aktiebolag och undanröjer en oklarhet som tidigare funnits.

Luftfartsverket behöver inom ramen för sin affärsverksamhet teckna ansvarsförsäkringar hos enskilt försäkringsbolag. Regeringen har tidigare gett Luftfartsverket tillstånd att försäkra sig hos enskilt försäkringsbolag för att täcka ansvarsrisker i verksamheten.

Luftfartsverket väntas 2025 fortsatt ha ett betydande likviditetsöverskott som föranleds av att pensionsskulden som reserveras i balansräkningen är betydligt större än behovet av kapital för att finansiera verksamheten inklusive anläggningstillgångar. I likhet med tidigare år finns därför ett behov av att kunna placera likviditetsöverskott i syfte att få avkastning på detta. Liksom övriga affärsverk har Luftfartsverket i dag möjlighet att sätta in kassamässigt överskott på räntebärande konto i Riksgäldskontoret eller i affärsbank. Medlen ska placeras räntebärande och förbehållas placeringar med låg risk, vilket inkluderar statsgaranterade skuldebrev och certifikat samt obligationer med vissa förbehåll avseende bl.a. kreditvärdighet hos motparten enligt regeringens beslut.

Tabell 3.83 Låneram för samhällsinvesteringar

Tusental kronor

Utgifts- område	Myndighet	Beslutad låneram 2023 ¹	Skuld 2023-12-31	Beslutad låneram 2024 ¹	Begärd låneram 2025	Beräknad amortering 2025	Beräknad nyupplåning 2025
22	Luftfartsverket	1 500 000		1 500 000	1 500 000		
Summa		1 500 000		1 500 000	1 500 000		

¹ Av riksdagen beslutad låneram exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Luftfartsverkets investeringsplan

Regeringens förslag: Investeringsplanen för Luftfartsverket för 2025–2027 godkänns som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Skälen för regeringens förslag: Immateriella och materiella anläggningstillgångar i Luftfartsverket uppgick vid slutet av 2023 till 2 460 miljoner kronor, en ökning med 85 miljoner kronor från 2022. Luftfartsverkets investeringar uppgick för 2023 till 452 miljoner kronor. Under 2023 har Luftfartsverket genomfört utvecklings- och ersättningsinvesteringar för att möta ställda krav på funktionalitet, flygsäkerhet, kapacitet, regularitet och kostnadseffektivitet. Luftfartsverket har också genomfört omfattande investeringar i infrastruktur för robust flygtrafiktjänst. Luftfartsverket genomför fortsatt omfattande investeringar i tekniska system, arbetsmetodik och tekniska anläggningar för den operativa driften. Prioriteringarna styrs i högsta grad av de krav på systemutveckling som ställs genom EU, behovet av att successivt utveckla och förnya infrastrukturen samt öka robustheten i kontrollcentraler och den tekniska infrastrukturen för flygtrafiktjänsten. Utfallet är högre än 2022, men lägre än investeringsplanen för 2023. Det är framför allt investeringsutfall för flygtrafiktjänstutrustning som är lägre. De större investeringsposterna utgörs av investeringar i radioutrustning, radarutrustning och flygtrafiktjänstutrustning (s.k. ATM). Luftfartsverkets investeringar har till övervägande del finansierats med egna medel men sedan några år tillbaka finansieras investeringar inom ramen för uppdraget att

bygga upp en robust flygtrafiktjänst inom ramen för anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* samt anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* avseende civilt försvar. Investeringsutgiften vid anskaffningstillfället finansieras dock med egna medel, medan anslagsbelastningen avser årliga avskrivningar som faller inom ramen för anslagets ändamål.

Luftfartsverkets investeringsplan för perioden 2025–2027 uppgår till totalt 1 828 miljoner kronor, se tabell 3.84. Anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 70 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 30 procent. Luftfartsverket genomför fortsatt omfattande investeringar i tekniska system, arbetsmetodik och tekniska anläggningar för den operativa driften. Prioriteringarna styrs i högsta grad av de krav på systemutveckling som ställs genom EU, behovet av att successivt utveckla och förnya infrastrukturen samt öka robustheten i kontrollcentraler och den tekniska infrastrukturen för flygtrafiktjänsten. De större investeringsposterna utgörs av investeringar i flygtrafiktjänstutrustning, radarutrustning och radioutrustning. Regeringen delar Luftfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren. Regeringen föreslår därför att investeringsplanen för Luftfartsverket godkänns som en riktlinje för myndighetens investeringar.

Tabell 3.84 Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

	Utfall 2023	Prognos 2024	Budget 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027	Summa 2025– 2027
Anskaffning och utveckling av nya investeringar	405	431	406	502	378	1 286
ATM-utrustning	70	147	208	293	204	705
Radarutrustning	90	42	37	41	33	112
Kommunikationsutrustning	44	41	43	44	46	133
Radioutrustning	158	132	68	67	66	201
IT	28	17				
Byggnader	12	10	3	3	3	9
Beredskapstillgångar	0	1		7	2	9
Övrigt	2	41	47	46	24	117
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>405</i>	<i>431</i>	<i>406</i>	<i>502</i>	<i>378</i>	<i>1 286</i>
<i>– maskiner och inventarier</i>	<i>405</i>	<i>431</i>	<i>406</i>	<i>502</i>	<i>378</i>	<i>1 286</i>
Finansiering av anskaffning och utveckling	405	431	406	502	378	1 286
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	6	12	29	38	11	78
Egna medel	399	393	351	443	367	1 161
Bidrag/medfinansiering		26	26	21		47
Vidmakthållande av befintliga investeringar	48	135	241	185	115	542
ATM-utrustning	3	82	171	128	65	365
Radarutrustning	12	13	17	13	6	36
Kommunikationsutrustning	30	12	17	16	16	48
Radioutrustning		12	17	16	16	48
Byggnader	2	17	20	13	13	46
<i>varav investeringar i anläggningstillgångar</i>	<i>48</i>	<i>135</i>	<i>241</i>	<i>185</i>	<i>115</i>	<i>542</i>
<i>– maskiner och inventarier</i>	<i>48</i>	<i>135</i>	<i>241</i>	<i>185</i>	<i>115</i>	<i>542</i>
Finansiering vidmakthållande	48	135	241	185	115	542
Egna medel	48	135	241	185	115	542
Totala utgifter för anskaffning, utveckling och vidmakthållande av investeringar	452	567	647	687	493	1 828
Totalt varav investeringar i anläggningstillgångar	452	567	647	687	493	1 828

3.5.22 Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att för 2025 besluta att Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB får ta upp lån i Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 6 400 000 000 kronor.

Skälen för regeringens förslag: Riksdagen beslutade 1997 om ett bemyndigande till regeringen att låta Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB (Svedab) ta upp lån i Riksgäldskontoret för planering, projektering och byggande av de svenska landanslutningarna till Öresundsbron (prop. 1996/97:16, bet. 1997/98:TU6, rskr. 1997/98:32). Bemyndigandet avseende låneramen angavs tidigare i fastpris vilket avvek från övriga låneramar på statsbudgeten som uttrycks i löpande priser och

beslutas av riksdagen årligen. Genom riksdagens beslut med anledning av budgetpropositionen för 2023 ersattes den tidigare hanteringen med att en ny låneram beslutades som anges i löpande pris och fastställs årligen (prop. 2022/23:1 utg.omr.22, bet. 2022/23:TU1, rskr. 2022/23:86). Regeringen föreslår att låneramen för 2025 till Svedab är oförändrad och fastställs till 6 400 000 000 kronor i löpande priser.

Öresundsbro Konsortiet (konsortiet) äger och driver Öresundsförbindelsen och är en självständig juridisk person men inget skattesubjekt. Konsortiet ägs till hälften av svenska staten genom Svedab och till hälften av den danska staten genom A/S Öresund. Det är de båda ägarbolagen till konsortiet som beskattas för konsortiets resultat. Sedan 2012 redovisar konsortiet vinst. Svedab har fram till och med 2018 utnyttjat ackumulerade skattemässiga underskott, vilket för Svedabs del innebär att bolaget från 2019 ska betala inkomstskatt enligt inkomstskattelagen (1999:1229). Under 2025 beräknas Svedabs betalning av inkomstskatt komma att uppgå till ca 350 miljoner kronor.

Tabell 3.85 Ramar för statlig utlåning

Tusental kronor

Utgifts- område	Ändamål	Ram 2023 ¹	Utlåning 2023-12-31	Ram 2024 ¹	Förslag 2025
22	Svensk-Danska Broförbindelsen Svedab AB	6 000 000		6 400 000	6 400 000
	Summa	6 000 000		6 400 000	6 400 000

¹ Ramar för 2023 och 2024 redovisas exklusive beslutade och föreslagna ändringar som lämnats i propositioner om ändringar i statens budget.

3.5.23 Öresundsbrokonsortiet

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att revidera avtalet om en fast förbindelse över Öresund mellan Sverige och Danmark av den 23 mars 1991 så att en marknadsmässig avgift kan tas ut för statliga garantier som utfärdas till Öresundsbrokonsortiet fr.o.m. 2025.

Skälen för regeringens förslag: Sveriges och Danmarks regeringar slöt den 23 mars 1991 ett avtal om en fast förbindelse över Öresund. Riksdagen godkände avtalet den 12 juni 1991 liksom de ekonomiska åtaganden som avtalet förutsatte (prop. 1990/91:158, bet. 1990/91:TU31, rskr. 1990/91:379). Regeringen beslutade den 8 augusti 1991 att ratificera avtalet. Med anledning av avtalet mellan Sverige och Danmark om en fast förbindelse över Öresund bildades i Sverige Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB Aktiebolag och i Danmark A/S Øresundsforbindelsen. Dessa två helstatligt ägda bolag bildade den 27 januari 1992 ett konsortium som gavs namnet Øresundsbro Konsortiet.

Av artikel 12 i det nämnda avtalet garanterar Sverige och Danmark solidariskt för förpliktelser avseende konsortiets lån och andra finansiella instrument som utnyttjas i samband med finansieringen. Enligt samma artikel är staterna inbördes ansvariga i lika omfattning. Det följer vidare av ett tilläggsprotokoll till avtalet att Sverige och Danmark är överens om att det inte ska tas ut garantiavgift eller liknande av de båda staterna för de båda staternas garantiåtaganden för konsortiets lån och andra finansiella instrument som utnyttjas i samband med finansieringen.

Inom ramen för ett statstödsärende (SA.52617) har EU-kommissionen i februari 2024 kommit fram till att modellen med den statliga garanti som Sverige och Danmark beviljade 1992 för byggandet av Öresundsförbindelsen utgör befintligt stöd i den mening som avses i EU:s regler om statligt stöd. Beslutet innebär dock att modellen

för framtida statliga garantier behöver justeras på så sätt att konsortiets upplåning sker marknadsmässigt. Detta bör som regeringen ser det hanteras genom att konsortiet fortsätter att ta upp lån på den öppna marknaden, men att en avgift för de statliga garantierna betalas av konsortiet till de båda berörda länderna så att finansieringskostnaderna blir marknadsmässiga. Detta ska gälla garantier utfärdade för nya lån och för refinansiering av befintliga lån. Befintliga garantier som har utfärdats utan garantiavgifter upphör allteftersom lån med dessa garantier förfaller och refinansieras

Mot denna bakgrund bör regeringen därför bemyndigas att revidera avtalet om en fast förbindelse över Öresund så att en marknadsmässig avgift kan tas ut för statliga garantier som utfärdas till Öresundsbrokonsortiet fr.o.m. 2025.

4 Politiken för informationssamhället

4.1 Mål för området

4.1.1 Digitaliseringspolitik

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter (prop. 2011/12:1 utg.omr. 22, bet. 2011/12:TU1, rskr. 2011/12:87). Under detta mål finns följande två delmål:

- Sverige ska ha bredband i världsklass. Alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av elektroniska samhällstjänster och service via bredband (prop. 2009/10:193, bet. 2009/10:TU18, rskr. 2009/10:297).
- Elektroniska kommunikationer ska vara effektiva, säkra och robusta samt tillgodose användarnas behov. Elektroniska kommunikationer ska i första hand tillhandahållas genom en väl fungerande marknad, men staten ska ha ett ansvar på områden där allmänna intressen inte enbart kan tillgodoses av marknaden (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).

4.1.2 Post

Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen (2010:1045) (prop. 2014/15:1 utg.omr. 22, bet. 2014/15:TU1, rskr. 2014/15:86).

4.1.3 Grundläggande betaltjänster

Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser (prop. 2006/07:55, bet. 2006/07:TU16, rskr. 2006/07:205).

4.2 Resultatindikatorer och andra bedömningsgrunder

För att följa upp digitaliseringspolitiken används indikatorer från Europeiska kommissionens senast publicerade lägesrapport om det digitala decenniet. Kommissionens redovisning har justerats för att bättre kunna följa upp de mål som specificeras i Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2022/2481 av den 14 december 2022 om inrättande av policyprogrammet för det digitala decenniet 2030. Kommissionen inhämtar till stor del underlaget från EU:s statistikkontor (Eurostat). Kommissionens indikatorer inom digital ekonomi och digitalt samhälle (Desi) har anpassats för att kunna följa det digitala decenniet. Det övergripande index som redovisades tidigare år har tagits bort av kommissionen.

I kommissionens lägesrapport om det digitala decenniet redovisas indikatorer och rankning inom nedanstående områden:

- digital kompetens
- digital infrastruktur
- digitalisering av företag
- digitala offentliga tjänster.

För att följa upp digitaliseringen av den offentliga förvaltningen används Statistiska centralbyråns (SCB) statistik som visar personer i åldrarna 16–85 år som använt internet för att

- få myndighetspost,
- hämta information från myndigheters webbsidor, eller
- ladda ner och hämta blanketter från myndigheters webbsidor.

Med myndigheter avses i SCB:s undersökning statliga myndigheter, kommuner och regioner.

För att följa upp utvecklingen av digitaliseringen inom den offentliga förvaltningen används även rapporter från Myndigheten för digital förvaltning och kommissionens mätning eGovernment Benchmark, som omfattar 35 länder i Europa. Dessutom används Organisationen för ekonomiskt samarbete (OECD) två mätningar Digital Government Index och OURdata Index, FN:s mätning E-Government Development och Wasedauniversitetets mätning World Digital Government Rankning.

För delmålet om bredband används följande indikatorer:

- Sveriges rankning i index för digital infrastruktur
- andel hushåll och företag som har tillgång till bredband och mobila tjänster.

För delmålet om elektronisk kommunikation är de mest centrala indikatorerna:

- prisjämförelser mellan mobilabonnemang och mellan bredbandsabonnemang
- säkerhetsincidentrapportering.

Målet för postsektorn följs upp genom bl.a. andelen brev som lämnats in till Postnord AB för tvådagarsbefordran (t.o.m. 2018 övernattbefordran) och som delats ut inom tidsramen.

Målet för grundläggande betaltjänster följs upp genom länsstyrelsernas bedömning av om tillgången till grundläggande betaltjänster är tillfredsställande för privatpersoner.

Kompletterande bedömningsgrunder för uppföljningen har hämtats från analyser och rapporter från statliga myndigheter, såsom Statskontoret, PTS, Myndigheten för digital förvaltning, SCB och Riksrevisionen, men också från internationella organ, såsom OECD och Eurostat, samt från Internetstiftelsens rapport Svenskarna och internet.

4.3 Resultatredovisning

4.3.1 Fortsatt samma utvecklingstakt men minskat försprång jämfört med övriga EU-länder

Tabell 4.1 Sveriges utveckling jämfört med EU:s övriga medlemsstater

Sveriges ranking

	2022	2023	2024
Kompetens			
Minst grundläggande digitala färdigheter	5	5	6
It-specialister i % av befolkningen	1	1	1
Användning av internet i % av befolkningen	5	2	4
Digitalisering av företag			
Små och medelstora företag med minst grundläggande nivå av digital intensitet	1	3	2
Användning av AI % av alla företag	9	9	10
Användning av big data	8	8	14
Digital infrastruktur			
Nät med mycket hög kapacitet	11	10	10
Befolkade områden täcks av nästa generations trådlösa höghastighetsnät med en prestanda som minst motsvarar 5G	21	27	16
Digitala offentliga tjänster			
Användning av digitala tjänster % av befolkningen	1	5	3
Digital offentlig service för privatpersoner, index	7	5	4
Digital offentlig service för företag, index	9	10	6

Källor: Rankning jämfört med övriga EU-länder för digital ekonomi och digitalt samhälle (Desi), Europeiska kommissionens lägesrapport om det digitala decenniet.

EU har antagit ett policyprogram som omfattar grundläggande rättigheter och principer för den digitala omvandlingen samt målen för EU:s digitalisering t.o.m. 2030 (Europaparlamentets och rådets beslut (EU) 2022/2481 av den 14 december 2022 om inrättande av policyprogrammet för det digitala decenniet 2030). Av beslutet framgår att medlemsstaterna vartannat år från oktober 2023 till 2030 ska lämna en redovisning till kommissionen av hur långt landet har kommit i arbetet med att uppnå målen, en s.k. nationell färdplan. Regeringen beslutade den 5 oktober 2023 om en nationell färdplan för EU:s digitala decennium (Fi2023/02627).

Digitaliseringen fortsätter

Den digitala kompetensen hos befolkningen är fortfarande en konkurrensfördel

När det gäller digital kompetens placerar sig Sverige högt enligt Desi. Sverige ligger över EU-snittet för samtliga indikatorer som mäts inom området (se tabell 4.1).

EU har bestämt ett mål om att 80 procent av EU:s befolkning i åldern 16–79 år ska ha grundläggande digitala färdigheter 2030. I Sverige uppgick andelen till 66 procent 2023, vilket var över EU-genomsnittet om 55 procent. Den andel av befolkningen som har mer än grundläggande digital kompetens uppgick till 36 procent i Sverige, medan genomsnittet i EU var 27 procent.

Det finns fortfarande skillnader mellan kvinnor och män när det kommer till andelen it-specialister av arbetskraften. Totalt beräknas 9 procent av arbetskraften i åldrarna 15–74 år i Sverige vara it-specialister. Av dessa är 22 procent kvinnor, vilket kan jämföras med EU-genomsnittet om 19 procent. Regeringen har initierat flera olika satsningar på utbildning och forskning som ska möta de stora kompetensbehoven och stärka ingenjörlandet Sverige genom bl.a. förstärkning av civilingenjörsutbildningarna

och en höjning av ersättningsbeloppen för utbildningar inom naturvetenskap och teknik (prop. 2023/24:1 utg.omr. 16 avsnitt 5.6.3).

Den digitala delaktigheten är allt högre

Den digitala delaktigheten i Sverige är fortsatt hög. Enligt Eurostat uppgick internetanvändningen 2023 i Sverige till 97,6 procent, vilket kan jämföras med EU-genomsnittet om 91,4 procent. Regeringens utbetalning av bredbandsstöd syftar till att fler på glesbygden ska få tillgång till internet, vilket bidrar till att minska det digitala utanförskapet. En statlig e-legitimation förväntas minska det digitala utanförskapet genom att fler kommer att kunna få tillgång till en e-legitimation (se avsnittet Användningen av offentliga digitala tjänster fortsätter att öka och bidrar till bättre välfärd).

Av Internetsstiftelsens rapport Svenskarna och internet 2023 framgår att 96 procent av befolkningen använder internet och att de flesta gör det dagligen. Rapporten visar att befolkningens användning av internet har ökat marginellt jämfört med tidigare år. Det framgår vidare att 4 procent av befolkningen som är 16 år eller äldre inte använder internet, vilket motsvarar ca 340 000 personer. Majoriteten av dem som inte använder internet är födda på 1920-, 1930- och 1940-talet. Regeringen gav den 25 januari 2024 PTS i uppdrag att föreslå insatser för att öka andelen individer som använder digitala tjänster (Fi2024/00172). Uppdraget delredovisades den 1 mars 2024. Delredovisningen behandlar framför allt behovet av insatser för att stärka arbetet för digital inkludering. Uppdraget ska slutredovisas till Regeringskansliet senast den 21 december 2024.

Personer med funktionsnedsättning ska ha tillgång till kommunikationstjänster på likvärdiga villkor och i samma utsträckning som andra. PTS upphandlar särskilt viktiga kommunikationstjänster om marknaden inte tillgodoser behoven enligt lagen (2022:482) om elektronisk kommunikation samt postlagen. Under 2023 finansierade PTS sex s.k. inkluderande kommunikationstjänster till en total kostnad om ca 96 miljoner kronor.

Under 2023 fortsatte Myndigheten för digital förvaltning att utöva tillsyn enligt lagen (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service. Myndighetens granskning visade att det fanns brister i tillgängligheten och att ingen av de webbplatser och appar som granskades under 2023 uppfyllde samtliga krav enligt den nämnda lagen. Granskningen visade även att de flesta brister åtgärdades efter det att myndigheten hade påtalat dessa.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2022/2065 av den 19 oktober 2022 om en inre marknad för digitala tjänster och om ändring av direktiv 2000/31/EG (förordningen om digitala tjänster), trädde i kraft i november 2022 och tillämpas i sin helhet sedan den 17 februari 2024. Förordningen syftar till att skapa en tryggare onlinemiljö genom skärpta krav på leverantörer av förmedlingstjänster, bl.a. onlineplattformar och onlinesökmotorer. PTS, Konsumentverket och Mediemyndigheten fick den 8 februari 2024 i uppdrag att vara behöriga myndigheter (tillsynsmyndigheter) enligt förordningen. PTS fick även i uppdrag att vara nationell samordnare för digitala tjänster enligt samma förordning. Regeringen beslutade den 13 juni 2024 propositionen Kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om digitala tjänster (prop. 2023/24:160). Propositionen innehåller nationella bestämmelser om bl.a. tillsynsmyndigheters befogenheter, tillsynsåtgärder, domstolsprövning och sanktioner.

Användningen av offentliga digitala tjänster fortsätter att öka och bidrar till bättre välfärd

Andelen användare av digitala tjänster i Sverige har enligt Desi ökat från 93 till 96 procent mellan 2022 och 2024. Andra länder har ökat sin användning mer, vilket förklarar att Sverige fått en något lägre placering än 2022, trots att en hög andel av befolkningen använder sig av digitala tjänster (se tabell 4.1).

I kommissionens mätning eGovernment Benchmark 2023, som omfattade 35 europeiska länder, placerade sig Sverige på 16:e plats, vilket var en försämring jämfört med tidigare år. Mätningen avser digitaliseringen av offentliga tjänster och möjligheten att använda ett lands digitala tjänster i andra europeiska länder. I OECD:s mätning av digital omställning, Digital Government Index, förbättrade Sverige sin placering från 33:e 2019 till 26:e plats 2023. I FN:s E-Government Development Index rankades Sverige på 6:e plats 2022, vilket var samma som i föregående mätning 2020. Wasedauniversitetets World Digital Government Ranking omfattar 66 länder och mäter tio huvudsakliga trender inom digitalisering av den offentliga sektorn. Sveriges rankades på 14:e plats 2023, vilket var en försämring jämfört med 2018, då Sverige rankades på 10:e plats.

De frågor som ligger till grund för SCB:s statistik om it-användning bland privatpersoner och deras kontakter med myndigheter över internet har ändrats, vilket gör att en jämförelse endast kan göras mellan 2022 och 2023. Det var något fler som tog emot myndighetspost digitalt (67 procent 2022 och 70 procent 2023) eller hämtade information från myndigheter via internet (65 procent 2022 och 67 procent 2023) under 2023. Det fanns inte några stora skillnader mellan kvinnor och män. Av Internetstiftelsens rapport Svenskarna och internet 2023 framgår att det inte finns några större skillnader i användningen av e-tjänster mellan 2022 och 2023.

Myndigheten för digital förvaltnings uppföljning av statliga myndigheters digitalisering 2022 visar att digitaliseringen har kommit längre hos större myndigheter, och att det finns stora skillnader mellan myndigheter vad gäller den digitala mognaden. Myndigheten för digital förvaltnings uppföljning av e-handeln i den offentliga förvaltningen 2022 visar att hälften av kommunerna och en fjärdedel av de statliga myndigheterna inte hade infört e-handelssystem. Av uppföljningen framgick att användningen var högre i regionerna än i kommunerna. Den uppföljning som gjordes 2023 avseende statliga myndigheter visade att enbart 45 procent av fakturorna var hänförliga till en digital beställning. Andelen elektroniska fakturor uppgick till 94 procent, vilket var en ökning jämfört med 2022 (92 procent) och 2020 (84 procent). En stor del av ökningen kan kopplas till införandet av lagen (2018:1277) om elektroniska fakturor till följd av offentlig upphandling, som gör det obligatoriskt för leverantörer till offentliga aktörer att skicka elektroniska fakturor.

Den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen, Ena – Sveriges digitala infrastruktur, som nu har etablerats (Ena), tillhandahåller digitala system för offentlig sektor, vilket ökar effektiviteten genom att myndigheterna kan använda dessa system i stället för att utveckla egna funktioner. Infrastrukturen lägger grunden för effektiva och användarcentrerade system för t.ex. ombudshantering, ärendeöversikt, grunddata-domäner och informationsutbyte samt komponenter för att bygga in tillit och säkerhet i digitala system. Under 2023 var arbetet fokuserat på utveckling, införande och förvaltning av ett antal nya.

Mina ombud är ett system för digital fullmaktshantering för privatpersoner och företag. Systemet lanserades under 2022 och i juni 2024 var 8 parter anslutna och över 30 hade anslutit sig till en testmiljö (utg. omr. 24 avsnitt 3.3.1). Mina ärenden är ett system som gör det möjligt att samla information om ärenden från olika offentliga aktörer och ge en samlad digital återkoppling till privatpersoner och företag. En nationell standard för digital ärendeåterkoppling har tagits fram av Skatteverket.

Myndigheten för digital förvaltning har dessutom tagit fram standardiserade gränssnitt för att underlätta för offentliga aktörer att effektivt dela och använda data. Dessa har publicerats i Sveriges dataportal, där data tillhandahålls för att möjliggöra datadelning.

Tabell 4.2 Användning av digital post

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Antal användare privatpersoner och företag (milj.)	2,0	3,0	3,7	4,3	5,5	5,9	6,3
Meddelanden (milj.)	13,7	28,5	41,8	52,8	81,9	100,7	99,4
Antal avsändare	41	92	124	165	194	238	272

Källa: Myndigheten för digital förvaltning.

Fler offentliga aktörer ansluter sig till den digitala tjänsten Mina meddelanden och allt fler privatpersoner väljer att ta emot sin myndighetspost i en digital brevlåda. Antalet meddelanden minskade dock något 2023 jämfört med 2022, trots att antalet användare ökade (se tabell 4.2). Det berodde på färre utskick av covidbevis och på det stora antalet meddelanden från Valmyndigheten 2022.

I Internetstiftelsens rapport Svenskarna och internet framgår att 70 procent av befolkningen 2023 hade en digital brevlåda. Det var 435 700 fler än året dessförinnan. Det privata alternativet Kivra är vanligast. Något fler män än kvinnor hade en digital brevlåda. Ålder är den faktor som påverkar användningen mest. Av personerna över 76 år hade endast 30 procent en digital brevlåda.

Den 1 januari 2024 trädde lagen (2023:704) om auktorisationssystem i fråga om tjänster för elektronisk identifiering och för digital post i kraft. Enligt lagen och den tillhörande förordningen ska Myndigheten för digital förvaltning tillhandahålla auktorisationssystem i fråga om tjänster för elektronisk identifiering och för digital post. Myndigheten får meddela föreskrifter om skyldighet för offentliga aktörer att betala en avgift för användning av tjänster inom auktorisationssystemen.

Regeringen beslutade i januari 2023 att utvidga uppdraget och förlänga utredningstiden för den särskilda utredare som utreder möjliga finansieringsmodeller för den samhällsomfattande posttjänsten (dir. 2023:7). Utredaren fick i uppdrag att även utreda förutsättningarna för att införa en skyldighet för privatpersoner och företag att ta emot digital post och en skyldighet för statliga myndigheter, kommuner och regioner att skicka digital post. Uppdraget redovisades i betänkandet Digital myndighetspost (SOU 2024:47) som överlämnades till regeringen den 25 juni 2024. Betänkandet har remitterats.

Tabell 4.3 E-legitimationen Bank-id

Miljoner	2019	2020	2021	2022	2023
Bank-id-användare	7,6	7,9	8,2	8,4	8,5
Antal användningar	4 100	5 100	6 300	6 700	7 100

Källa: Finansiell ID-Teknik BID AB.

Antalet användare och antalet användningar av e-legitimationen Bank-id ökar (se tabell 4.3). Internetstiftelsens rapport visar att 93 procent av befolkningen över 18 år använde en e-legitimation under 2023, vilket var en ökning jämfört med föregående år. Användningen av mobilt Bank-id ökade från 90 procent 2022 till 92 procent 2023. Ökningen berodde på att fler äldre använde mobilt Bank-id. Antalet användare av Freja eID AB:s e-legitimation uppgick, enligt bolaget, i januari 2024 till ca 1 miljon.

I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1183 av den 11 april 2024 om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 vad gäller inrättandet av ett europeiskt

ramverk för digital identitet (den reviderade eIDAS-förordningen) anges bl.a. att varje medlemsstat ska utfärda en europeisk digital identitetsplånbok. Sverige kommer att anmäla en e-legitimation på högsta tillitsnivå i enlighet med den reviderade eIDAS-förordningens genomförandeförordning. En e-legitimation på högsta tillitsnivå kommer sedan att ligga till grund för en europeisk digital identitetsplånbok, som gör det möjligt för svenska medborgare att ta med sig och visa upp bland annat körkort, utbildningsmeriter och läkarintyg i hela EU.

Regeringen beslutade i december 2022 att ge en särskild utredare i uppdrag att utreda och lämna förslag på hur staten kan utfärda en e-legitimation på högsta tillitsnivå (dir. 2022:142). Den 16 oktober 2023 redovisade utredningen delbetänkandet En säker och tillgänglig statlig e-legitimation (SOU 2023:61). Utredarens slutbetänkande Kompletterande bestämmelser till EU:s reviderade förordning om elektronisk identifiering (SOU 2024:45), som innehåller en analys av och förslag på författningsändringar till följd av kommissionens förslag till reviderad eIDAS-förordning överlämnades till regeringen den 17 juni 2024. Betänkandet har remitterats.

Sedan den 1 april 2024 tillhandahåller Myndigheten för digital förvaltningen digital infrastruktur för säker digital kommunikation i den offentliga sektorn (SDK) (Fi2023/00936, Fi2023/03265 delvis). Via den infrastrukturen kan utbyte ske av sekretessbelagda uppgifter eller känsliga personuppgifter mellan exempelvis socialtjänsten, arbetsmarknadsenheter, hälso- och sjukvård, skola och brottsbekämpande myndigheter. I juni 2024 var 38 kommuner och 10 regioner samt Arbetsförmedlingen, Statens institutionsstyrelse, Försäkringskassan och Inspektionen för vård och omsorg anslutna till infrastrukturen, vilket kan jämföras med 14 kommuner och 4 regioner 2023. Socialstyrelsen, Polismyndigheten och Statens skolverk har i uppdrag att ansluta sig till infrastrukturen under 2024 och Kriminalvården arbetar med förberedelser för att kunna ansluta sig senare.

Försäkringskassan lämnade den 1 mars 2024 en delredovisning av sitt uppdrag att erbjuda samordnad och säker statlig it-drift (Fi2017/03257, I2019/02515 och I2022/02320). Försäkringskassan tillhandahöll under 2023 en eller flera it-tjänster till 76 statliga myndigheter, inklusive 21 länsstyrelser. Det finns en fortsatt hög efterfrågan på samordnad och säker it-drift.

Utredningen om effektiv styrning av nationella digitala tjänster lämnade den 10 januari 2018 sitt slutbetänkande Reboot – omstart för den digitala förvaltningen (SOU 2017:114). Delar av utredningens förslag behandlades i propositionen Ytterligare kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om elektronisk identifiering (prop. 2020/21:81) och i propositionen Auktorisationssystem i fråga om tjänster för elektronisk identifiering och digital post (prop. 2023/24:6). Övriga förslag har blivit inaktuella med anledning av utvecklingen inom området och på grund av att eIDAS-förordningen har reviderats sedan förslagen lämnades. Regeringen avser därför inte att vidta några ytterligare åtgärder med anledning av förslagen i betänkandet.

Den 27 mars 2018 överlämnade utredaren slutbetänkandet Juridik som stöd för förvaltningens digitalisering (SOU 2018:25). Betänkandet innehåller bl.a. förslag som syftar till att säkerställa insyn i förvaltningens verksamhet när algoritmer eller datorprogram används vid vissa automatiserade förfaranden samt om sekretess och straffansvar. I propositionen Sekretessgenombrott vid utlämnande för teknisk bearbetning eller teknisk lagring av uppgifter (prop. 2022/23:97) behandlas förslag som är närliggande vissa av förslagen i utredningen. De övriga förslagen i utredningen har blivit inaktuella med anledning av utvecklingen inom området. Regeringen avser därför inte att vidta några ytterligare åtgärder med anledning av förslagen i betänkandet.

En utförligare beskrivning av utvecklingen av den statliga förvaltningspolitiken ges inom utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning.

Användning av ny teknik bidrar till ökad konkurrenskraft

EU har i policyprogrammet för det digitala decenniet 2030 fastställt målet att 90 procent av små och medelstora företag ska ha minst en grundläggande digital intensitet, dvs. användning och integrering av digital teknik i företagen. I Sverige uppgick denna andel till 80 procent 2023. Genomsnittet i EU uppgick 2023 till 58 procent. Andelen svenska företag som använder AI uppgick till 10 procent och andelen som använde big data, dvs. insamlade datamängder som är så stora och komplexa att de kräver ny teknik, såsom AI, för att kunna bearbetas, uppgick till 19 procent. (se tabell 4.1). Stora företag har en högre digital intensitet än små och medelstora företag.

I mars 2023 fick Verket för innovationssystem (Vinnova) i uppdrag att öka statens insatser i innovations- och forskningsprogrammet Avancerad Digitalisering (KN2023/02784). Det statliga åtagandet beräknas uppgå till minst 500 miljoner kronor per år 2024–2027. Syftet med det ökade åtagandet är att Sverige ska stärka sin konkurrenskraft genom att nästa generations avancerade och kraftfulla digitala lösningar utvecklas i Sverige

Regeringen har gett Vinnova och Vetenskapsrådet i uppdrag att stärka forskning och innovation för nästa generations trådlösa system, 6G (U2024/00713, KN2024/00613).

Tillgången till data ökade

I OECD:s ranking OURdata Index för 2023, som mäter tillgången till data, placerade sig Sverige på plats 9 av 36, vilket var en uppgång från plats 32 vid förra mätningen 2019. Indexet fokuserar på statliga insatser för att säkerställa en god tillgång och tillgänglighet till offentliga data och för att stimulera ökat vidareutnyttjande av data. Bidragande orsaker till den högre placeringen är bl.a. Sveriges nationella datastrategi som togs fram för att stödja den europeiska datastrategin inom ramen för det digitala decenniet, Myndigheten för digital förvaltnings arbete med att utveckla Sveriges dataportal samt andra myndigheter och aktörers arbete med att publicera öppna data, bl.a. med finansiering från Vinnova.

Arbetsförmedlingen, Statens skolverk, Myndigheten för yrkeshögskolan, Vetenskapsrådet, Universitets- och högskolerådet, SCB, Myndigheten för digital förvaltning och Vinnova har i enlighet med ett uppdrag från regeringen utvecklat bl.a. förutsättningarna för tillgängliggörandet av data och digital information om utbildning och arbetsmarknad (KN2024/00413).

Regeringen gav i april 2022 en särskild utredare i uppdrag att analysera befintlig styrning och reglering av interoperabilitet vid datadelning inom den offentliga förvaltningen och från den offentliga förvaltningen till externa aktörer. Utredningen överlämnade i december 2023 betänkandet En reform för datadelning (SOU 2023:96). Betänkandet har remitterats.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/903 av den 13 mars 2024 om åtgärder för en hög nivå av interoperabilitet inom den offentliga sektorn i hela unionen (förordningen om ett interoperabelt Europa) syftar till att stärka gränsöverskridande interoperabilitet och samarbeten mellan medlemsstaternas offentliga förvaltningar.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2023/2854 av den 13 december 2023 om harmoniserade regler för skäligen åtkomst till och användning av data och om

ändring av förordning (EU) 2017/2394 och direktiv (EU) 2020/1828 (dataförordningen) innehåller bl.a. bestämmelser om konsumenters och företags åtkomst till och användning av data från uppkopplade produkter.

Sverige har tagit flera initiativ för ökad AI-användning och ny digital teknik

I december 2023 tillsatte regeringen en utredning för förstärkt AI-förmåga i Sverige, AI-kommissionen (dir. 2023:164). AI-kommissionen ska identifiera behov av och lämna förslag på åtgärder som kan bidra till att stärka utvecklingen och användningen av AI i Sverige på ett hållbart och säkert sätt. Utredningens uppdrag omfattar områden som näringsliv, högre utbildning, offentlig förvaltning, välfärd och säkerhet. Uppdraget syftar till att ta vara på möjligheterna att med hjälp av AI öka innovationsförmågan, stärka konkurrenskraften, effektivisera den offentliga förvaltningen, förbättra välfärden och skydda våra demokratiska processer.

Myndigheten för digital förvaltning, E-hälsomyndigheten och Socialstyrelsen har haft i uppdrag att erbjuda kompetenshöjande insatser till kommuner som stöd i hur de på ett ändamålsenligt och kostnadseffektivt sätt kan använda AI inom socialtjänsten (Fi2023/02301). Myndigheterna har i samverkan med Sveriges Kommuner och Regioner sammanställt material på aisocialtjanst.digg.se för kommuners kompetenshöjning inom AI. I redovisningen av uppdraget konstateras att de flesta kommuner är i en utforskande fas, lär sig om tekniken och testar olika sätt att använda AI. Det finns ett behov av erfarenhetsutbyte och stöd i fråga om hur tekniken ska användas, men också avseende juridik, etik och informationssäkerhet.

I Statskontorets egeninitierade studie Myndigheterna och AI – en studie om möjligheter och risker med att använda AI i statsförvaltningen konstateras att myndigheterna har kommit olika långt när det gäller användningen av AI. Användningen sker framför allt för att spara resurser i verksamhet av administrativ karaktär, t.ex. för att sortera och kategorisera ärenden eller för att effektivisera kommunikationen med allmänheten genom chattbotar. Några myndigheter använder även AI som stöd i sin analysverksamhet eller för att göra riskbedömningar av ärenden för att upptäcka fel eller brottslig verksamhet. Behoven mellan myndigheterna skiljer sig åt, men det finns också en försiktighet som kan bero på osäkerhet kring användningen av AI och de rättsliga förutsättningarna för den.

Regeringen har gett Myndigheten för digital förvaltning och Integritetsskyddsmyndigheten i uppdrag att presentera riktlinjer för den offentliga förvaltningen i syfte att främja att generativ AI används på ett effektivt, säkert och etiskt sätt (Fi2024/01535). Uppdraget ska redovisas senast den 20 januari 2025.

Internetstiftelsens rapport Svenskarna och AI visar att 30 procent av befolkningen har använt ett AI-verktyg under 2023, framför allt för privat bruk. Bland yngre svenskar är det betydligt vanligare. I åldern 18–34 år svarar 60 procent att de har använt AI-verktyg, men bland svenskar i åldern 65–84 år är det bara 5 procent som har gjort det. Framför allt är det AI-verktyget ChatGPT som används.

I Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1689 av den 13 juni 2024 om harmoniserade regler för artificiell intelligens och om ändring av förordningarna (EG) nr 300/2008, (EU) nr 167/2013, (EU) nr 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1139 och (EU) 2019/2144 samt direktiven 2014/90/EU, (EU) 2016/797 och (EU) 2020/1828 (förordning om artificiell intelligens) ges ett rättsligt ramverk för AI-system i syfte att stödja deras användning och utveckling inom EU. Förutom att säkerställa att AI-system som placeras på den inre marknaden är säkra och utformade med respekt för de mänskliga rättigheterna är målsättningen att med stöd av en tydlig reglering skapa förutsägbarhet för AI i syfte att underlätta innovation och investeringar inom området.

Programmet för ett digitalt Europa, som har fastställts i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/694 av den 29 april 2021 om inrättande av programmet för ett digitalt Europa och om upphävande av beslut (EU) 2015/2240, löper under perioden 2021–2027. I enlighet med programmet avsätter kommissionen 7,6 miljarder euro till projekt för att stödja den digitala omvandlingen, främst utvecklingen och användningen av ny teknik. Fram t.o.m. mitten av juni 2024 hade svenska aktörer beviljats 45 miljoner euro till olika fleråriga projekt, vilket motsvarar drygt 3 procent av det totalt beviljade beloppet från EU. Projekten avser bl.a. AI inom hälsa, jordbruk och smarta städer samt stärkt samarbete för bättre cybersäkerhet, datautrymmen och digitala färdigheter. Vidare har kommissionen etablerat ett europeiskt nätverk för digitala innovationshubbar, som hjälper små och medelstora företag samt aktörer i den offentliga sektorn i deras digitala transformation av processer, produkter och tjänster. Kommissionen har valt ut fyra svenska hubbar och beviljat dem delfinansiering.

Bredband i världsklass – ökad tillgång till 5G och minskad skillnad mellan tätort och glesbygd

Sverige har i internationell jämförelse en mycket väl utbyggd bredbandsinfrastruktur. Utbyggnaden av 5G-näten i Sverige tog fart under 2023. PTS beviljade under 2023 tillstånd att använda radiosändare i 900 MHz-, 2,1 GHz- och 2,6 GHz-banderna som gäller fr.o.m. den 1 januari 2026 och ca 25 år framåt. Tillstånden är förenade med villkor om täckning och utbyggnad av kapacitet utefter högtrafikerad järnväg, och i ett fall utbyggnad av nya master inom områden med täckningsbrister. Totalt ökade täckningen av 5G för hushåll markant från 57 procent 2022 till 90 procent 2023.

Andelen hushåll och företag i Sverige med tillgång till bredband eller tillgång till bredband i sin absoluta närhet fortsätter att öka, (se tabell 4.4). Över 98 procent av alla hushåll och arbetsställen har nu tillgång till uppkoppling om 1 Gbit/s. Inom tätorterna har 99,8 procent av hushållen infrastruktur i sin absoluta närhet som medger bredband om minst 1 Gbit/s. Motsvarande andel utanför tätorterna uppgår till 90 procent, vilket är en ökning med 10 procent jämfört med 2022. Drygt 84 procent av hushållen hade i oktober 2023 tillgång till bredband via fiber, vilket var en ökning med ca 0,2 procentenheter jämfört med 2022. I områden utanför tätorter och småorter var tillgången till bredband via fiber för hushåll 69 procent. Skillnaden mellan glesbebyggda och tätbebyggda områden fortsätter att minska och var i oktober 2023 ca 16 procentenheter, vilket kan jämföras med 20 procentenheter 2022. Även tillgången till stabila mobila tjänster av god kvalitet i områden där människor normalt befinner sig, t.ex. bilvägar, ökade något 2023 jämfört med 2022.

Tabell 4.4 Tillgång till fast bredband

Andel (procent) av hushåll och företag som har tillgång till

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Bredband om minst 30 Mbit/s*	95	96	97	98	99	99	99,8
Bredband om minst 1 Gbit/s*	86	89	92	95	96	97	98,6
Bredband via fiber (hushåll)	72	77	80	82	82	84	84
Stabila mobila tjänster av god kvalitet	-	89	92	93	93	94	95

*Avser andel hushåll och företag med tillgång till it-infrastruktur, alternativt där sådan finns i absoluta närheten.

Källa: PTS mobiltäcknings- och bredbandskartläggning 2023 (PTS-ER-2024:13).

PTS administrerar det nationella stödet för utbyggnad av bredband (bredbandsstödet) som syftar till att åstadkomma bredbandsutbyggnad i områden där det saknas kommersiella förutsättningar för detta. Under 2023 tilldelade PTS stödsökande nätbyggare totalt ca 1 221 miljoner kronor för att finansiera anslutningar till över 16 000 hushåll och företag. Bredbandsstödet har bidragit till vidareutbyggnad av fasta nät genom att finansiera kommersiellt icke gångbar utbyggnad i glesbygder. Det

genomsnittliga stödet per byggnad ökade med 64 procent från 2022 till 2023, vilket indikerar att återstående byggnader blir allt dyrare att ansluta. God spridning till alla landsdelar har säkerställts, då de tillgängliga medlen har fördelats genom utlysning i hela landet. Vid 2023 års tilldelning uppgick det genomsnittliga stödet till 74 026 kronor per byggnad. I Norrland var stödet högst med 82 124 kronor per byggnad och i Svealand lägst med 65 891 kronor per byggnad. PTS har återkrävt 261 miljoner kronor av de ca 3 miljarder kronor som tilldelats i bredbandsstöd sedan 2020. För att effektivisera användningen av avsatta medel beslutade regeringen under 2024 om en modell med successiv utbetalning av bredbandsstöd under projektens genomförande. Återkraven av utbetalda stöd förväntas därmed minska.

Utöver bredbandsstödet har 253 miljoner kronor för ortssammanbindande förbindelser och accessnät avsatts från regionalfondsprogrammen, som Tillväxtverket administrerar, under programperioden 2021–2027. Stödet är tillgängligt i programområdena för Övre Norrland och Mellersta Norrland. För mer information se utgiftsområde 19 Regional utveckling.

Inom ramen för Fonden för ett sammanlänkat Europa 2 Digital (FSE2 Digital) beviljas medel för utveckling av europeisk digital infrastruktur. Under 2023 lämnade regeringen samtycke till 12 svenska projekt att ansöka om medel ur fonden. Av dessa beviljades 5 projekt totalt 24 miljoner euro i medfinansiering ur fonden, vilket är en kraftig ökning från året innan, då endast 1 projekt beviljades 190 000 euro.

Under första kvartalet 2024 lämnade regeringen samtycke till 11 svenska projekt som avsåg att ansöka om medel ur FSE2 Digital för utveckling av 5G för smarta samhällen, 5G-transportkorridorer samt sjökablar. De totala projektkostnaderna från Sverige uppgår till 150,7 miljoner euro och det sökta medfinansieringsbeloppet uppgår till 81,1 miljoner euro.

Bredbandsforums kansli ansvarar för beredning av frågor och det löpande arbetet i Bredbandsforum. Kansliet har i samverkan med organisationerna i Bredbandsforums styrgrupp tagit fram en färdplan för bredbandsstrategins måluppfyllnad 2025. Under 2023 presenterade Bredbandsforum en rapport om Digital mobilitet för framtiden. Under 2024–2025 fokuserar arbetet på hållbarhet och efteranslutningar.

PTS har i uppdrag att mellan 2021–2025 lämna stöd till de regionala bredbandskoordinatorena och årligen följa upp verksamheten. Av uppföljningarna framgår att regionerna bidrar till att öka bredbandsanvändningen genom att bl.a. samverka och samordna aktörer verksamma inom bredbandsområdet både i och utanför länet, anordna informations- och kommunikationsinsatser samt genom att undanröja hinder på regional och lokal nivå. Bredbandskoordinatorerna bidrar också med kvalitetssäkring av byggnadsförteckningen och regionala prioriteringar inom ramen för det nationella bredbandsstödet, för att nå områden där stöd behövs som mest.

Tillgång till funktionellt internet och telefoni

Tillgången till funktionellt internet och telefoni i Sverige är mycket god. PTS delade med stöd av förordningen (2018:20) om stöd för åtgärder som ger tillgång till telefoni och funktionell tillgång till internet ut 403 000 kronor i stöd under 2023 till åtgärder som ger en sådan tillgång. Vid sidan av tilldelningen av stöd har PTS en viktig roll att vägleda hushåll och företag att hitta de lösningar som på den aktuella platsen ger tillgång till funktionellt internet och telefoni.

Tillgången till funktionellt internet förändrades under 2023 eftersom en ny satellitoperatör tillkom som erbjuder bredband via satellit. Tjänsten är fortfarande

under utbyggnad, men i södra Sverige (under 60 grader nord) bedömer PTS sedan hösten 2023 att tjänsten är att betrakta som en tillgänglig marknadslösning.

Avvecklingen av 2G- och 3G-teknik kan påverka behovet av stöd för de individer och företag som endast har tillgång till sådana nät. Avvecklingen kan också påverka vissa produkter som använder sig av denna teknik, exempelvis den automatiska nöduppkallningsfunktionen i fordon typgodkända efter 31 mars 2018, e-call. PTS har i uppdrag att följa avvecklingen av 2G- och 3G-näten samt informationsinsatser som genomförs med anledning av avvecklingen. Myndigheten ska även följa vilka ersättningslösningar som erbjuds i de fall elektroniska kommunikationstjänster har varit beroende av koptarnätet, 2G-nätet eller 3G-nätet. Operatörerna ansvarar för sina tjänster och för att informera sina kunder om det kommande teknikskiftet, men för att öka medvetenheten ytterligare har både PTS och Konsumentverket genomfört kompletterande informationsinsatser till konsumenter och företag. Konsumentverket granskade i början av 2024 flera näringsidkares webbplatser för att undersöka om varor som är beroende av 2G- och 3G-teknik fortsatt marknadsförs och säljs och har i flera fall inlett tillsyn enligt marknadsföringslagen (2008:486) och konsumentköplagen (2022:260).

Åtgärd för att skydda privatpersoner och företag från telefonbedrägerier

Telefonbedrägerier, liksom andra typer av bedrägerier, har blivit ett allt vanligare problem i samhället. År 2022 uppskattades telefonbedrägerierna omsätta ca 600 miljoner kronor, vilket ökade till ca 700 miljoner kronor 2023. De kriminella riktar ofta in sig mot äldre personer och bedrar dem på stora belopp. Mot bakgrund av denna problematik gav regeringen i december 2023 PTS i uppdrag att motverka bedrägerier genom manipulerade telefonnummer, s.k. spoofing. Myndigheten ska senast den 31 december 2024 lämna förslag till åtgärder för att motverka bedrägerier via manipulering av telefonnummer (Fi2023/03206).

Elektroniska kommunikationer

Välfungerande marknader för elektroniska kommunikationer

Intäkterna på den totala marknaden för elektroniska kommunikationer ökade med 2 procent under 2023 till 50 870 miljoner kronor. Ökningen berodde i första hand på ökade intäkter från fasta internettjänster, medan intäkterna från mobiltjänster var oförändrade.

Mängden datatrafik i mobilnäten fortsätter att öka och mellan 2022 och 2023 ökade trafiken med 21 procent. Datatrafiken i 5G-nät fortsätter, i takt med utbyggnaden, att öka kraftigt och utgjorde 2023 9 procent av den totala mobila datatrafiken.

Investeringarna på marknaden för fast och mobil infrastruktur är på en stabil nivå och uppgick 2023 till ca 12 miljarder kronor. Andelen investeringar i mobil infrastruktur ökade 2023 med 11 procent och uppgick till ca 3,6 miljarder kronor. Investeringarna har sedan 2021 i betydande utsträckning utgjorts av stora uppgraderingar av mobilnät till 5G. Investeringar i fiberutbyggnad avtog under samma period.

Den 21 februari 2024 presenterade kommissionen en vitbok om Europas behov av digital infrastruktur, samt en rekommendation om säker och motståndskraftig undervattenskabelinfrastruktur. I vitboken redovisas möjliga åtgärder för att främja utbyggnad och utveckling av Europas digitala infrastruktur. Vidare behandlas möjliga åtgärder för att främja investeringar och innovation, öka säkerheten samt färdigställa den digitala inre marknaden. Regeringen överlämnade den 26 mars 2024 en faktapromemoria till riksdagen om vitboken och rekommendationen om EU:s digitala infrastruktur (2023/24:FPM49). Av promemorian framgår bl.a. att regeringen är positiv till ambitionen att främja utbyggnaden och utvecklingen av den digitala

infrastrukturen inom EU. Elektroniska kommunikationsnät med mycket hög kapacitet, inklusive säker och motståndskraftig undervattenskabelinfrastruktur, är viktiga för samhället och för att digitaliseringens möjligheter ska komma alla till del.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1309 av den 29 april 2024 om åtgärder för att minska kostnader för utbyggnad av gigabitnät för elektronisk kommunikation, om ändring av förordning (EU) 2015/2120 och om upphävande av direktiv 2014/61/EU (Gigabitinfrastrukturförordningen) syftar till att skapa förutsättningar för en kostnadseffektiv och snabb utbyggnad av nät med mycket hög kapacitet, vilket är nödvändigt för att möta EU:s digitala mål och ökade uppkopplingsbehov.

Det säkerhetspolitiska läget sätter ökat fokus på information- och cybersäkerhet

PTS fortsätter sitt arbete med att utvärdera hot och risker kopplade till elektroniska kommunikationsnät, främst 5G-näten genom bl.a. nationellt tillsynsarbete och arbetsgrupper inom EU. Sverige är alltjämt drivande i arbetet inom EU med genomförandet av den s.k. verktygslådan med åtgärder för ökad 5G-säkerhet.

Under 2023 och början av 2024 fortsatte PTS att arbeta utifrån den framtagna inriktningen för myndighetens totalförsvarsplanering för elektroniska kommunikationer inom beredskapssektorn elektroniska kommunikationer och post för perioden 2020–2025. PTS har bl.a. etablerat former för ansvarsutövande inom beredskapssektorn genom inrättandet av en kanslifunktion och ett antal samverkansforum för dialog med övriga myndigheter inom sektorn. Ett antal åtgärder har vidtagits i syfte att höja reparationsförmågan och den regionala robustheten. År 2023 avslutades ett flerårigt pilotprojekt gällande reservel på Gotland som syftade till att öka förmågan att hantera långvariga elavbrott i mobilnät. Det ledde till att utomhustäckningen på Gotland nu kan upprätthållas i samtliga mobilnät i regionen även vid långvariga störningar. Erfarenheter från projektet kan komma till nytta vid liknande initiativ i andra delar av landet.

Den 1 maj 2024 trädde ändringar i lagen om elektronisk kommunikation i kraft som reglerar samarbetet inom Nationella telesamverkansgruppen. Denna grupp har i uppdrag att delta i den fredstida totalförsvarsplaneringen och i planering och samordning av åtgärder inför eller vid fredstida krissituationer. Gruppen ska även stödja arbetet för att återställa infrastrukturen för elektroniska kommunikationer i anslutning till händelser vid fredstida krissituationer eller höjd beredskap. De nya bestämmelserna innebär att PTS kan besluta om att vissa aktörer ska delta i gruppens arbete. Detta förväntas ge bättre förutsättningar för krishantering och beredskap inom den del av beredskapssektorn som avser elektroniska kommunikationer. PTS har även fått i uppdrag att ytterligare stärka motståndskraften i den digitala infrastrukturen (Fi2024/00173).

Inom ramen för cybersäkerhetsområdet har PTS och övriga myndigheter som deltar i det nationella cybersäkerhetscentret (NCSC) fortsatt att fördjupa sin samverkan. På uppdrag av regeringen har samverkan även inletts med företag inom energi-, telekom- och transportsektorn (Fö2023/00907). Under 2023 gavs en utredare i uppdrag att lämna förslag på hur en ändamålsenlig och effektiv ledning, organisering och styrning av NCSC ska utformas (Fö2023/01606). En redovisning av uppdraget inkom under våren 2024 och bereds nu i Regeringskansliet.

Regeringen har genom Sveriges plats i det verkställande rådet i FN:s fackorgan för informations- och kommunikationsteknologi (ITU) bidragit till att motverka det ökande engagemanget från auktoritära stater i exempelvis ITU:s standardiseringsarbete, stärkt arbetet med att överbrygga den globala digitala klyftan med hjälp av teknik och informationsinsatser och verkat för att den globala digitaliseringen ska ske

med respekt för mänskliga rättigheter. Vid ITU:s givarkonferens Partner2Connect aviserade regeringen ett stöd om minst 15 miljoner kronor för att stärka Ukrainas public service-bolag.

Utredningen om radiospektrumanvändning i framtiden överlämnade i december 2018 sitt betänkande Frekvenser i samhällets tjänst (SOU 2018:92) till regeringen.

Utredningen hade i uppdrag att föreslå hur frekvensanvändningen kan planeras på lång sikt, 2027–2047, för att kunna möta samhällets behov så effektivt som möjligt. I promemorian Kompletterande förslag till betänkandet Frekvenser i samhällets tjänst (SOU 2018:92) behandlades vissa av utredningens förslag som sedermera låg till grund för propositionen Skydd av Sveriges säkerhet vid radioanvändning om ändringar i lagen om elektronisk kommunikation och offentlighets- och sekretesslagen för att kunna skydda Sveriges säkerhet vid användning av radiosändare (prop. 2019/20:15, bet. 2019/20:TU4, rskr. 2019/20:74). Förslag till åtgärder gällande prioritering av kommunikation för bl.a. samhällsviktiga aktörer bereds i Regeringskansliet. Övriga förslag har, bl.a. med hänsyn till det förändrade säkerhetspolitiska läget, blivit inaktuella och regeringen avser därför inte vidta några ytterligare åtgärder med anledning av dessa förslag.

Åtgärder för att främja införandet av ett nytt internetprotokoll

PTS fick i sitt regleringsbrev för 2024 i uppdrag att fortsätta driva myndighetens befintliga forum för det nya internetprotokollet IPv6. PTS bedömer att säkerheten i nät och tjänster kan påverkas negativt och konkurrenssituationen bland marknadsaktörerna i Sverige försämras om inte IPv6 införs, samt att detta kan hindra den pågående digitaliseringen i samhället. År 2023 hade ca 35 procent av de statliga förvaltningsmyndigheterna, 20 procent av kommunerna och 67 procent av regionerna infört IPv6-standarden i sina webbplatser, e-posttjänster och DNS-tjänster. Motsvarande andelar för föregående år var 24, 19 respektive 5 procent.

4.3.2 Postmarknaden fortsätter att förändras

Under 2023 skickades det ca 1,19 miljarder brevfrösendelser inom Sverige (se tabell 4.5). Cirka 1,1 miljarder av dessa var traditionella brev och ca 63 miljoner var varuförsändelser om 0–2 kg som också hanteras och delas ut inom brevflödet, s.k. paketbrev.

Tabell 4.5 Utvecklingen totalt brevmarknaden

År	Antal miljoner brev	Index
2000 (index år)	3 426,30	100
2018	2 018,40	58,9
2019	1 805,50	52,7
2020	1 592,50	46,4
2021	1 505,90	44
2022	1 352,00	39
2023	1 189,00	34,7

Källa: Post- och telestyrelsen.

Jämfört med föregående år minskade det totala antalet brevfrösendelser i termer av volymer (antal brev) med 12 procent och i omsättning med 4 procent. Medan traditionella brev har minskat med 13 procent och med 10 procent i omsättning, har antalet paketbrev ökat kraftigt med 15 procent och med 26 procent i omsättning. Den totala omsättningen på brevmarknaden uppgick 2023 till 8,1 miljarder kronor, varav traditionella brev stod för 6,4 miljarder kronor och paketbreven för 1,7 miljarder kronor.

Postfinansieringsutredningen överlämnade den 30 januari 2023 delbetänkandet Posttjänst för hela slanten – Finansieringsmodeller för framtidens samhällsomfattande posttjänst (SOU 2023:4). Betänkandet har remitterats och bereds i Regeringskansliet.

Under 2023 fanns det 24 postoperatörer med tillstånd att bedriva postverksamhet på den svenska postmarknaden. Postnord AB (Postnord) är den största av totalt 24 aktörer på marknaden för traditionella brevtjänster, och hade under 2023 en marknadsandel på mellan 70 och 75 procent räknat i volym. Postnord har tappat marknadsandelar till mindre aktörer. Postnords största konkurrent är Citymail Sweden AB (Citymail), med en marknadsandel på mellan 20 och 25 procent. Postnord är även den största aktören på marknaden för paketbrev med en marknadsandel på mellan 60 och 65 procent av volymerna. Jämfört med föregående år minskade Postnords marknadsandel för paketbrev med 2 procentenheter 2023.

Sedan den 1 januari 2018 ska enligt postförordningen (2010:1049) 95 procent av inrikes brev inom den samhällsomfattande posttjänsten delas ut inom två arbetsdagar. Postnord nådde, i rollen som utsedd tillhandahållare av den samhällsomfattande posttjänsten, för helåret 2023 inte upp till befordringstidskravet. Postnord delade ut i genomsnitt 93,1 procent av de tvådagarsbefordrade breven i tid. Motsvarande andel var 94,7 procent för 2022 och 97,9 procent för 2021 (se tabell 4.6.).

Tabell 4.6 Andelen brev som inlämnats till Postnord för tvådagarsbefordran och som delades ut inom tidsramen

År	Årsmedel (procent)
2018 (tvådagarsbefordran introducerades)	98,6
2019	97,7
2020	98,1
2021	97,9
2022	94,7
2023	93,1

Källa: Post- och telestyrelsen.

För tredje året i rad ökade under 2023 antalet postrelaterade frågor som kom in till PTS. Under 2023 tog PTS emot 1 687 ärenden, vilket motsvarar en ökning med ca 10 procent jämfört med 2022, då antalet ärenden uppgick till 1 535. Cirka 80 procent av ärendena kategoriserades som klagomål. Under 2022 uppgick andelen sådana ärenden till ca 90 procent. Den procentuella andelen klagomål minskade, vilket berodde på att PTS under 2023 dels tog emot fler frågeärenden än tidigare år, dels tog emot en mängd ärenden där en postoperatör var avsedd mottagare. Av de inkomna ärendena kunde ca 73 procent kopplas till Postnord, 4 procent till Citymail och 23 procent till icke angivna postoperatörer.

Antalet klagomål från allmänheten till PTS gällande brister i Postnords utdelningsverksamhet har ökat sedan sommaren 2022. Regeringen noterar att PTS har beslutat om tillsynsåtgärder i syfte att granska om Postnord bedriver en tillförlitlig postverksamhet i enlighet med postlagen och operatörens tillståndsvillkor. Denna tillsyn avslutades i december 2023.

Den inhemska distributionen av paket har ökat måttligt. Under 2022 växte marknaden totalt med 2 procent i volymer och med 3 procent i omsättning.

4.3.3 Tillgången till grundläggande betaltjänster har försämrats

Länsstyrelserna bedömer i rapporten Bevakning av grundläggande betaltjänster 2023 att försämringen av tillgången till kontantbaserade och manuella betaltjänster

fortsätter, vilket bl.a. beror på att antalet platser för kontantuttag har minskat i flera län och tillgången till tjänsten betalningsförmedling har försämrats kraftigt. PTS konstaterar samtidigt i sin årsredovisning för 2023 att tillgången till kontanttjänster har förbättrats sedan 2022, och uppfyller lagens krav sett till de gränser som anges i betaltjänstförordningen.

Länsstyrelserna kan bevilja stöd till ombud för att förbättra tillgången till betaltjänster i områden där tillgången är bristfällig, men anger i den ovan nämnda rapporten att detta blir allt svårare att genomföra. Betalningsutredningen har kartlagt utvecklingen av betalningsmarknaden och analyserat statens framtida roll. Utredaren överlämnade i mars 2023 betänkandet Staten och betalningarna (SOU 2023:16). Betänkandet har remitterats och bereds i Regeringskansliet.

4.4 Regeringens bedömning av måluppfyllelsen

Användningen av digitaliseringens möjligheter

Teknikutvecklingen är fortsatt hög och användningen av digital teknik med en snabbt ökande mängd data fortsätter att vara en central drivkraft för ökad produktivitet inom den privata och offentliga sektorn och för den ekonomiska tillväxten. Digitaliseringspolitiken blir till följd av utvecklingen alltmer sammanflätad med t.ex. geopolitik, handelspolitik, näringspolitik och säkerhetspolitik. Även om många länder investerar offensivt i forskning, utveckling och innovationer presterar Sverige alltså jämt över genomsnittet i EU och rankas fortsatt högt i internationella mätningar av digitalisering. Användningen av digital teknik och data, såsom AI, i den digitala omställningen och för utvecklingen av nya tekniker är kritiska faktorer för Sveriges konkurrenskraft och en hållbar samhällsutveckling, samtidigt som riskerna med AI behöver beaktas, så som manipulation av demokratiska processer och bedrägerier. Sverige placerar sig högt när det gäller användning av digitaliseringens möjligheter, men efter ledande länder som Danmark, Finland och Nederländerna.

Digitaliseringen av den offentliga förvaltningen går långsammare i Sverige än i många andra jämförbara länder. Det innebär att verksamheten inte bedrivs så effektivt och att servicen inte är så behovsanpassad, enkel och smidig som den skulle kunna vara. Det finns många statliga myndigheter, regioner och kommuner som presterar bra, men skillnaderna i servicenivåer ökar. Användningen av e-handel är låg hos statliga myndigheter och kommuner. Med e-handel styrs inköpen till de upphandlade avtalen. Det minskar risken för korruption, eftersom det blir svårare att göra otillåtna direktupphandlingar. Det finns dessutom en stor besparingspotential med en ökad e-handel.

Ena – Sveriges digitala infrastruktur har potential att bidra till en effektivisering och utjämning av digital service i landet. Det finns fortsatt stora möjligheter att öka anslutningen till de digitala tjänster och system som tagits fram, som digital post och Mina ombud samt att utveckla flera system som kan koppla ihop myndigheter, kommuner och regioner för att öka användarvänligheten och effektiviteten. Det är också positivt att utvecklingen av en statlig e-legitimation påbörjats.

Det skiljer sig åt hur långt de statliga myndigheterna, regionerna och kommunerna har kommit i användningen av AI. Det finns en stor försiktighet, som kan bero på osäkerhet om hur AI kan användas samt på de rättsliga förutsättningarna och regelverket för informationssäkerhet, och det saknas gemensamma AI-satsningar inom den offentliga förvaltningen. Det gör att den offentliga förvaltningen riskerar att missa potentialen med AI.

Även om de allra flesta använder internet i Sverige så visar statistik från Internetstiftelsen att befolkningens användning av internet endast i begränsad omfattning har ökat under de senaste åren. Det är framför allt äldre som inte använder internet.

När det gäller digital kompetens står sig Sverige väl jämfört med EU:s övriga medlemsstater, vilket är en förutsättning för att kunna nyttja digitaliseringens möjligheter. Sverige är ett av de digitalt mest utvecklade länderna inom EU och mycket pekar åt rätt håll, trots fortsatta utmaningar. Det finns dock exempel på områden, bl.a. inom skolan, där den digitala utvecklingen delvis har varit ogynnsam. Den färdplan som Sverige har lämnat inom ramen för EU:s policyprogram för det digitala decenniet 2030 visar att Sverige har goda förutsättningar att bidra till EU:s digitala mål. Regeringen bedömer dock att Sverige inte når det övergripande målet med den svenska digitaliseringspolitiken att vara bäst i världen på att nyttja digitaliseringens möjligheter.

Bredbandsstöd är viktigt för att nå målet om tillgång till snabbt bredband

Utbyggnaden av bredband fortgår i hela landet. Regeringen bedömer att bredbandsstödet och andra åtgärder som främjar denna utbyggnad har varit viktiga och att det bidrar till möjligheten att nå målet om att hela Sverige ska ha tillgång till snabbt bredband 2025. Det tilldelade bredbandsstödet per byggnad ökade 2023 i förhållande till föregående år, vilket indikerar att återstående byggnader blir allt dyrare att ansluta. Samtidigt fortsätter skillnaderna i tillgång till bredband mellan tätort/småort och landsbygd att minska. Övergången till en ny modell med en successiv utbetalning av bredbandsstöd under projektens genomförande förväntas minska återkrav, vilket skapar förutsättningar för att öka effekten av det tilldelade stödet. Regeringen bedömer att det finns goda förutsättningar att nå målet om att alla hushåll och företag ska ha tillgång till snabbt bredband 2025. Detta beror till stor del på att tillgången till marknadsmässiga lösningar för telefoni och internetanslutningar om minst 10 Mbit/s är mycket god.

Säkra och robusta elektroniska kommunikationer

Ett fortsatt aktivt arbete inom civilt försvar, krisberedskap och informations- och cybersäkerhetsområdet är viktigt för att uppnå målen om säkra och robusta elektroniska kommunikationer. En motståndskraftig infrastruktur kräver fortsatt beredskapsplanering och förmågehöjning. Vidare är utbyggnad av 5G-nät och utveckling av 6G viktigt för att uppnå målet om effektiva och säkra elektroniska kommunikationer som motsvarar användarnas behov.

Utmaningar med den samhällsomfattande posttjänsten

Regeringen har noga övervakat utvecklingen på den svenska postmarknaden och konstaterar att Postnord och övriga delar av marknaden står inför stora utmaningar. Regeringens samlade bedömning är att målen för postsektorn till stor del uppfylls, men att den svenska postmarknaden alltjämt fortsätter att förändras. Samhällets digitalisering har lett till stora förändringar i användarnas kommunikationsvanor och därmed deras behov av posttjänster. Den ökande e-handeln innebär att postutdelning i allt större utsträckning handlar om att dela ut paket i stället för brevöversändelser. Detta medför utmaningar för tillhandahållaren och användarna av den samhällsomfattande posttjänsten.

Regeringen noterar att mätningarna för 2022 och 2023 visar att Postnord inte nådde upp till postförordningens krav om att minst 95 procent av de inrikes brev som har lämnats in för tvådagarsbefordran ska ha delats ut inom två påföljande arbetsdagar, vilket är bekymmersamt. Regeringen fortsätter övervaka utvecklingen i strävan att

uppnå en balanserad och välfungerande postmarknad som gynnar hela landet i linje med de gällande politiska målen. Det är även viktigt att säkerställa en välfungerande posttjänst, bl.a. med beaktande av behov under höjd beredskap.

Tillgång till grundläggande betaltjänster

Regeringen bedömer att uppfyllelsen av målen för politiken för de grundläggande betaltjänsterna avseende betalningsförmedling har försämrats. Däremot har tillgången till kontanttjänster inte försämrats, tack vare att kreditinstituterna allttjämt uppfyller sina skyldigheter att tillhandahålla platser för kontanttjänster på nationell nivå. Det finns få aktörer på marknaden som kan ta del av det statliga stödet till grundläggande betaltjänster som administreras av länsstyrelserna. Statens roll att på det sättet stödja och komplettera marknaden försvåras av att marknadsaktörer successivt upphör med tjänster inom området. Infrastrukturen för kontanttjänster upprätthålls i enlighet med uppsatta mål. Delar av befolkningen, främst i gles- och landsbygder, kan dock ha långt till kontanttjänster och uttag- och insättningsautomater. Regeringen ser allvarligt på situationen. En utredare ska mot denna bakgrund bl.a. kartlägga tjänster, produkter och geografiska områden där kontanter spelar en särskild roll, i såväl fredstida krissituationer, som under höjd beredskap och ytterst krig (Fi2024/00068). PTS och länsstyrelserna arbetar med att främja alla människors möjligheter att använda digitala betaltjänster och för stora delar av befolkningen är tillgången till betaltjänster god, framför allt tack vare digitala alternativ.

4.5 Politikens inriktning

Digital omställning för medborgarnytta, effektivitet, bättre välfärd och stärkt konkurrenskraft

Digitaliseringspolitikens roll i den pågående digitala omställningen är att skapa förutsättningar för medborgare, näringsliv, akademi och offentlig sektor att nyttja digitaliseringens möjligheter. Politiken måste också säkerställa att negativa effekter motverkas och att minska det digitala utanförskapet. Den digitala omställningens betydelse ökar avsevärt i vår omvärld, inte minst inom EU, och den vävs ofta samman med geopolitiska frågor. Sverige har sedan länge varit en digitalt avancerad nation, men andra länder har på senare år ökat takten och investeringsnivån inom strategiska områden som AI. Sverige får inte halka efter och därmed gå miste om de nyttor som digitaliseringen medför. Regeringen har därför påbörjat en översyn av digitaliseringspolitiken och avser att presentera en ny digitaliseringsstrategi som omfattar områdena välfärdens digitalisering, förvaltningens digitalisering, näringslivets digitalisering, digital kompetens och konnektivitet. AI, säkerhet och tillgång till data, med beaktande av skyddet för den personliga integriteten, kommer att vara viktiga delar av strategin.

Välfärden står inför stora utmaningar t.ex. bristen på arbetskraft. Den digitala omställningen av samhället kan bl.a. användas för att frigöra resurser för ökad patientkontakt samt bidra till en god och effektiv hälso- och sjukvård och socialtjänst av hög kvalitet.

En ökad tillgänglighet och användning av data kan skapa bättre och mer lättillgängliga offentliga tjänster samt förutsättningar för innovativa lösningar som kan bidra till svensk konkurrenskraft. Vidare skapar AI-tekniker nya möjligheter för bl.a. brottsbekämpningen. För att realisera potentialen i den digitala omställningen måste människor ha möjlighet att ta del av ny teknik i både privat- och arbetslivet. Den offentliga sektorns tjänster måste vara sammanhängande och användarvänliga och utgå från medborgarnas behov. För företagets innovations- och konkurrenskraft är tillgången till digital infrastruktur en förutsättning och den digitala utvecklingen kan skapa nya exportframgångar. Trots alla fördelar med digitaliseringen kan ny teknik

samtidigt användas för att äventyra demokratin, den personliga integriteten och ekonomiska värden. Samtidigt som cyberattacker och osäkerheten i omvärlden ökar, växer behovet av att samverka, nationellt och internationellt, för att höja den digitala säkerheten, vilket också innefattar säker och betrodd konnektivitet, och för en effektiv brottsbekämpning i digitala miljöer.

Bättre välfärd och ökad konkurrenskraft genom AI

AI kommer att bli en alltmer integrerad del i samhället. Enligt statistik som presenterats av Europeiska kommissionen är 8 procent av EU:s generativa AI-startupföretag svenska, trots att Sverige står för mindre än 3 procent av EU:s befolkning. Sverige måste ha förmågan att tillvarata möjligheterna med AI, samtidigt som dess risker hanteras. Det finns i dag en stor variation i hur långt den offentliga förvaltningen har kommit när det gäller användningen av AI. Det är viktigt att öka kunskapen om AI inom den offentliga förvaltningen och samtidigt möjliggöra erfarenhetsutbyte och gemensamma lösningar. Regeringen arbetar med förberedelser för den svenska tillämpningen av förordningen om artificiell intelligens och kommer att tillsätta en utredning. Regeringen kommer även att analysera det underlag som AI-kommissionen lämnar och främja användningen av AI i Sverige för stärkt konkurrenskraft och ökad välfärd.

Bättre välfärd och medborgarnytta genom digitalisering

För att skapa förutsättningar för bättre välfärd måste berörda statliga myndigheter, regioner och kommuner kunna utbyta information på ett säkert sätt. Genom SDK kan statliga myndigheter, regioner och kommuner på ett säkert sätt skicka sekretessbelagda uppgifter mellan varandra, vilket är viktigt i bl.a. det brottsbekämpande arbetet. Det är angeläget att fler statliga myndigheter, regioner och kommuner ansluter sig till SDK. Det är också viktigt att befintliga tjänster som Mina ärenden och Digital post tillgängliggörs.

Svensk identitetsförvaltning ska vara tillförlitlig och solid, och inte kunna utnyttjas för olika former av missbruk och brottslighet (skr. 2023/24:67). För att få till stånd en mer sammanhållen identitetsförvaltning fortsätter regeringen utvecklingen av en statlig e-legitimation. En sådan legitimation kommer även att stärka samhällets säkerhet, motverka bedrägerier och öka den digitala inkluderingen.

Polismyndigheten får ansvaret att utveckla och utfärda den statliga e-legitimationen i enlighet med den reviderade eIDAS-förordningen. Den statliga e-legitimationen ska börja utfärdas i enlighet med det krav på ikraftträdande för den digitala identitetsplånboken som regleras i den reviderade eIDAS-förordningen, givet att inte förseningar uppstår som Polismyndigheten inte kan råda över.

Myndigheten för digital förvaltning får i uppgift att påbörja utvecklingen av en digital identitetsplånbok som gör det möjligt för svenska medborgare att ta med sig och visa upp bl.a. körkort, utbildningsmeriter och läkarintyg i hela EU.

Digital offentlig förvaltning

För att öka produktiviteten i den offentliga verksamheten behövs kontinuerliga investeringar i digital infrastruktur. Ena ska fortsätta att utvecklas i syfte att säkerställa ett säkert och effektivt informationsutbyte mellan myndigheter samt enkla och smidiga kontakter med privatpersoner, företag och organisationer. Myndigheten för digital förvaltning har fått i uppdrag att lämna förslag på en strategisk färdplan för utveckling av Ena och en modell för den framtida förvaltningen av Ena t.o.m. 2030 (Fi2024/01455). Färdplanens samlade förslag ska rymmas inom befintliga ekonomiska ramar över en tioårsperiod och syfta till att minska statens utgifter över tid genom realiserbara besparingar.

Hotbilden mot Sverige har förändrats, vilket medför höga krav på myndigheters informations- och cybersäkerhetsarbete. Regeringen avser att vidta åtgärder för att öka säkerheten och kostnadseffektiviteten i statliga myndigheters it-drift. Försäkringskassan har sedan 2017 i uppdrag att erbjuda samordnad och säker it-drift för vissa myndigheter. Regeringen anser att arbetet behöver utvecklas och regleras långsiktigt (avsnitt 3.5.3, utg.omr. 3 avsnitt 2.8.1, utg.omr. 10 avsnitt 1.14.8, utg.omr. 18 avsnitt 3.6.6).

Ökad tillgång till data för effektivitet, välfärd och medborgarnytta

Tillgång till data och förmågan att dela data ökar i strategisk betydelse. Datadelning är viktigt för svensk konkurrenskraft och är även en förutsättning för att utveckla och använda digital teknik såsom AI. AI-modeller behöver kunna tränas på svenska data. God datahantering genom hela värdekedjan är en nyckelkomponent och kan sammanfattas i de s.k. FAIR- principerna, dvs. att data ska vara sökbara, tillgängliga, kompatibla och användbara. Informations- och datadelning är vidare en viktig förutsättning för att förebygga organiserad brottslighet, motverka arbetslivskriminalitet, förbättra vården, bekämpa välfärdsbrottslighet och förenkla för företag. För att öka effektiviteten och förenkla servicen är det avgörande att standardisera datadelningen. Det är även angeläget att registerförfattningarna möjliggör datadelning i offentlig verksamhet. Regeringen arbetar vidare med förberedelser för den svenska tillämpningen av förordningen om ett interoperabelt Europa och kommer att tillsätta en utredning om EU:s dataförordning.

Digital kompetens för inkludering och konkurrenskraft

För att medborgarna ska kunna nyttja de tjänster som samhället erbjuder och vara delaktiga i det alltmer digitaliserade samhället krävs en grundläggande digital förmåga. Regeringen ser fortsatt behov av att verka för ökad digital inkludering där Digitalidag, som PTS ansvarar för, är en viktig samverkansplattform. Regeringen tillför även medel till PTS, Konsumentverket och Mediemyndigheten för det tillsynsarbetet som följer av EU:s förordning om digitala tjänster. Detta bidrar till en tryggare onlinemiljö vilket bedöms främja medborgarnas möjligheter att dra nytta av tjänster och delta i det alltmer digitaliserade samhället.

Statskontoret konstaterar i sin rapport Myndigheterna och AI att kompetensbrist bland myndigheter är en utmaning för ökad användning av AI. Regeringen ser ett fortsatt behov av att satsa på ökad AI-kompetens och den offentliga förvaltningen behöver prioritera kompetensutveckling inom AI. Regeringen avser även att ta fram en ny STEM-strategi (Science, Technology, Engineering och Mathematics) som omfattar hela utbildningssystemet från förskola till forskarutbildning (utg.omr. 16 avsnitt 2.9.2).

Näringslivets digitalisering för stärkt konkurrenskraft och innovation

Svenska företag behöver öka takten i sin digitala omställning för att på sikt vara konkurrenskraftiga. Detta gäller särskilt för de små och medelstora företagens användning av AI och big data. Robust digital infrastruktur för forskning är av stor betydelse för näringslivets produktivitet och konkurrenskraft, och är en förutsättning för AI-tillämpningar i samverkan mellan akademi, näringsliv och offentlig sektor. Ytterligare förstärkningar av företagets förutsättningar för digital omställning sker genom regeringens arbete med regelförenkling och omställningsförmåga inom näringspolitiken (utg.omr. 24 avsnitt 3.6). Den digitala omställningen för företag är även beroende av goda förutsättningar för internationell handel och en väl integrerad digital inre marknad inom EU (utg.omr. 24 avsnitt 4.5). Det finns också ett säkerhetspolitiskt värde för Sverige att främja export av säker och betrodd digital infrastruktur.

Regeringen anser att näringslivets digitala omställning kan stärkas ytterligare genom samverkan mellan olika aktörer i samhället. Gemensamma mål och ansvarsfördelning kan formuleras i strategiska partnerskap. Regeringen välkomnar samarbeten för insatser som syftar till att öka andelen små och medelstora företag som når avancerad nivå av digital intensitet, öka användningen av AI och big data, utveckla den digitala ekonomin genom att i större utsträckning dela data, öka företagets användning av EU-medel samt stärka intresset för utbildning och arbete inom STEM. Erfarenheter av samverkan utmärker Sverige och har potential att göra Sverige världsledande inom AI och digital omställning.

Digital infrastruktur och konnektivitet som når alla

Tillgång till god uppkoppling är viktigt för likvärdiga möjligheter till företagande, arbete, utbildning, boende och välfärd i hela landet. God uppkoppling är, i ett alltmer digitaliserat samhälle, även viktigt för samhällsgemenskapen då personer annars kan hamna i ett digitalt utanförskap. Hela Sverige ska fungera och alla hushåll och företag bör ha goda möjligheter att använda sig av digitala tjänster och samhällsservice. Regeringens utgångspunkt för utbyggnad av infrastruktur för konnektivitet är att investeringar görs av marknadsaktörerna och kompletteras med offentliga insatser. Möjligheten till uppkoppling via fiber för hushåll i områden utanför tätorter uppgick 2023 till 90 procent, vilket var en ökning med 10 procent jämfört med 2022. Av hushållen hade 90 procent täckning av 5G 2023, vilket kan jämföras med 57 procent 2022. Det krävs fortsatta investeringar i utbyggnad av näten för att möta behov hos konsumenterna, näringslivet och offentlig verksamhet. I delar av landet, särskilt i glesbefolkade områden, kan utbyggnad inte ske på marknadsmässig grund varför regeringen har avsatt medel för stöd till bredbandsutbyggnad. För att effektivisera användningen av avsatta medel utbetalas stödet i omgångar i enlighet med planerade utbetalningstillfällen och övriga villkor för stödet. Återkrav av utbetalda stöd förväntas därmed minska, vilket skapar förutsättningar för ökad effekt av tilldelat stöd i form av fler utbyggda bredbandsanslutningar. Regeringen avser också att se över möjligheterna till stöd för utbyggnad av infrastruktur för mobiltäckning och kapacitet i områden där det saknas förutsättningar för kommersiell utbyggnad.

Starkt digital motståndskraft, tillförlitlighet och säkerhet i hela samhället

I dag utgör digital infrastruktur en för samhället kritisk infrastruktur. Många digitala tjänster är att anse som samhällsviktiga och av betydelse för totalförsvaret. Det finns ett stort behov av ett starkt civilt försvar med hög beredskap samt säkra och tillförlitliga posttjänster, elektroniska kommunikationer och annan digital infrastruktur. Detta gäller såväl i fredstida kriser som längs hela konfliktskalan, inklusive hybrida hot, höjd beredskap och ytterst krig. Med de nya bestämmelser som sedan 2024 reglerar samarbetet inom Nationella telesamverkansgruppen och det uppdrag PTS fått att stärka motståndskraften i den digitala infrastrukturen förväntar sig regeringen att myndigheten och övriga berörda aktörer kan förbättra sitt samarbete ytterligare i beredskapsfrågor. Regeringen kommer fortsätta att aktivt följa myndighetens och gruppens arbete för att uppnå detta. Ett förslag om ändring i förordningen (2018:1300) om statligt stöd för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att höja robustheten även inom postområdet bereds i Regeringskansliet.

Den digitala infrastrukturens funktionalitet ska upprätthållas och tjänster, användare och information ska vara säkra i alla lägen. Tillhandahållarna av infrastrukturen och tjänsterna, beredskapsmyndigheter och andra aktörer i leveranskedjan behöver ha uthållighet och beredskap inför stora påfrestningar. De behöver också snabbt kunna ställa om till krigsförhållanden om det skulle krävas. Det finns hot mot såväl infrastrukturen inom beredskapssektorn elektroniska kommunikationer och post som

mot övrig digital infrastruktur som bör anses dimensionerande för beredskapsarbetet. Dessa hot härrör både från främmande stater och kriminella aktörer, oavsiktliga fel i cyberdomänen, samt från fysiska påfrestningar, till följd av sabotage, klimatförändringar, naturkatastrofer eller annan yttre påverkan. Vägledande för arbetet med den digitala infrastrukturen och tjänsterna är att dessa ska uppnå uthållig resiliens, robusthet och redundans bl.a. för att Sverige ska kunna upprätthålla samhällsviktiga digitala tjänster och förmågan till internationell, nationell och regional kommunikation i alla lägen. Regeringen avser därför att satsa på investeringar i beredskapssektorn elektronisk kommunikation och post 2025–2030. Utvecklingsarbetet i beredskapssektorn, som leds av PTS, kretsar kring tre områden: infrastrukturens motståndskraft, sektorns beredskapsarbete och nätens funktionalitet vid höjd beredskap. Sektorn ska, utöver målen ovan, bidra till det civila försvarets måluppfyllelse.

4.6 Budgetförslag

4.6.1 2:1 Post- och telestyrelsen

Tabell 4.7 Anslagsutveckling 2:1 Post- och telestyrelsen

Tusental kronor

2023	Utfall	121 767	Anslagssparande	376
2024	Anslag	162 689 ¹	Utgiftsprognos	161 975
2025	Förslag	247 926		
2026	Beräknat	257 498 ²		
2027	Beräknat	281 560 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

² Motsvarar 252 086 tkr i 2025 års prisnivå.

³ Motsvarar 270 354 tkr i 2025 års prisnivå.

Ändamål

Anslaget får användas för PTS förvaltningsutgifter i den mån dessa inte finansieras med avgifter.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 4.8 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 2:1 Post- och telestyrelsen**

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	152 689	152 689	152 689
Pris- och löneomräkning ²	3 840	7 201	10 328
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	91 397	97 608	118 543
<i>varav BP25³</i>	<i>70 750</i>	<i>75 750</i>	<i>95 500</i>
– <i>Arbete kopplat till Digital Services Act</i>	<i>14 000</i>	<i>14 000</i>	<i>14 000</i>
– <i>Finansiering av avgiftsuttag till följd av DSA-förordningen</i>	<i>-25</i>	<i>-25</i>	<i>-25</i>
– <i>Finansiering av avgiftsuttag till följd av DGA-förordningen</i>	<i>-25</i>	<i>-25</i>	<i>-25</i>
– <i>SOT - telefoni och Internet</i>	<i>2 300</i>	<i>2 300</i>	<i>2 300</i>
– <i>Digital identitetsplånbok</i>	<i>7 500</i>	<i>7 500</i>	<i>15 250</i>
– <i>Tillsynsansvar för NIS2-direktivet</i>	<i>2 000</i>	<i>2 000</i>	<i>2 000</i>
– <i>Civilt försvar: Beredskapsmyndighet</i>	<i>10 000</i>	<i>13 000</i>	<i>17 000</i>
– <i>Civilt försvar: Administration</i>	<i>35 000</i>	<i>37 000</i>	<i>45 000</i>
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	247 926	257 498	281 560

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2024. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2026–2027 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

För det tillkommande arbete som följer av EU:s förordning om digitala tjänster och arbetet med digital inkludering ökas anslaget med 14 000 000 kronor fr.o.m. 2025. Finansiering sker genom att anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* minskas med 25 000 000 kronor fr.o.m. 2025.

För finansiering av avgiftsuttaget till följd av EU:s förordning om digitala tjänster minskas anslaget med 25 000 kronor fr.o.m. 2025.

För finansiering av avgiftsuttaget till följd av EU:s dataförvaltningsförordning minskas anslaget med 25 000 kronor fr.o.m. 2025.

För förvaltningskostnader för samhällsomfattande tjänster (SOT), i form av telefoni och funktionell tillgång till internet för hushåll och fasta verksamhetsställen, ökas anslaget med 2 300 000 kronor för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget öka med motsvarande belopp.

För införandet av den digitala identitetsplånboken ökas anslaget med 7 500 000 kronor 2025. För 2026 beräknas anslaget öka med 7 500 000 kronor. Anslaget beräknas öka med 15 250 000 kronor fr.o.m. 2027.

Som ett led i förberedelserna inför tillkommande tillsynsverksamhet till följd av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2022/2555 av den 14 december 2022 om åtgärder för en hög gemensam cybersäkerhetsnivå i hela unionen, om ändring av förordning (EU) nr 910/2014 och direktiv (EU) 2018/1972 och om upphävande av direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) ökas anslaget med 2 000 000 kronor fr.o.m. 2025.

För genomförandet av åtgärder inom ramen för PTS roll som sektorsansvarig beredskapsmyndighet i det civila försvaret ökas anslaget med 10 000 000 kronor för 2025. För 2026 beräknas anslaget öka med 13 000 000 kronor och för 2027 beräknas

anslaget öka med 17 000 000 kronor. Anslaget beräknas öka med 20 000 000 kronor fr.o.m. 2028.

För PTS arbete med att administrera, planera, utveckla och leda arbetet med åtgärder som stärker motståndskraften, tillförlitligheten och säkerheten i infrastrukturen för elektronisk kommunikation och post ökas anslaget med 35 000 000 kronor för 2025. För 2026 beräknas anslaget öka med 37 000 000 kronor och för 2027 beräknas anslaget öka med 45 000 000 kronor. För 2028–2030 beräknas anslaget öka med 60 000 000 kronor.

Regeringen föreslår att 247 926 000 kronor anvisas under anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 257 498 000 kronor respektive 281 560 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att disponera de avgifter som tas ut med stöd av lagen (2024:500) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataförvaltningsförordning.

Skälen för regeringens förslag: Efter förslag i propositionen Kompletterande bestämmelser till EU:s dataförvaltningsförordning har riksdagen beslutat en ny lag med kompletterande bestämmelser till EU:s dataförvaltningsförordning (prop. 2023/24:73, bet. 2023/24:16:TU16, rskr. 2023/24:239). Den nya lagen trädde i kraft den 2 augusti 2024. Registret och tillsynen enligt lagen (2024:500) med kompletterande bestämmelser till EU:s dataförvaltningsförordning ska avgiftsfinansieras enligt avgiftsförordningen (1992:191). PTS har bemyndigats att besluta om avgifternas storlek. Det är svårt att uppskatta hur många leverantörer av dataförmedlingstjänster som kommer att anmäla sig samt tidsåtgången för myndighetens handläggning vid registrering och tillsyn (prop. 2023/24:73 s. 57).

Regeringen bör mot denna bakgrund bemyndigas att disponera de avgifter som tas ut med stöd av lagen med kompletterande bestämmelser till EU:s dataförvaltningsförordning.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet**Tabell 4.9 Avgiftsfinansierad verksamhet vid Post- och telestyrelsen**

Tusental kronor

Verksamhet	Ack. resultat t.o.m. 2023	Resultat 2024	Verksam- hetens intäkter 2025	Verksam- hetens kostnader 2025	Resultat 2025	Ack. resultat utgående 2025
Verksamheter där intäkterna inte disponeras						
Offentligrättslig verksamhet						
Totalförsvaret	405	-112	140 000	140 000	0	293
Verksamheter där intäkterna disponeras						
Offentligrättslig verksamhet						
Elektronisk kommunikation	18 428	-16 731	302 016	306 824	- 4 808	-3 111
Post	-11 753	2 286	43 000	39 628	3 372	-6 095
Radioutrustning	4 881	-999	9 500	10 200	-700	3 182
Utbyggnad av bredbandsnät	8 697	-549	1 500	3 000	-1 500	6 648
Gränsöverskridande paketleveranstjänster	2 020	-217	1 500	1 800	-300	1 503
Betrodda tjänster	0	0	100	100	0	0
EU:s dataförvaltningsförordning	0	0	25 ¹	25	0	0
EU:s förordning om digitala tjänster	0	0	25 ¹	25	0	0

¹ Avgiftssystemet för EU:s dataförvaltningsförordning och EU:s förordning om digitala tjänster är ännu inte införda. De bedöms vara i kraft under 2025. Uppgifterna är därför osäkra.

Källor: Post- och telestyrelsens budgetunderlag 2025–2027 och egna beräkningar.

4.6.2 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning**Tabell 4.10 Anslagsutveckling 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning**

Tusental kronor

2023	Utfall	107 225	Anslagssparande	24 053
2024	Anslag	121 278 ¹	Utgiftsprognos	117 698
2025	Förslag	106 278		
2026	Beräknat	106 278		
2027	Beräknat	106 278		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov och i syfte att trygga behovet av effektiva elektroniska kommunikationer och posttjänster. Anslaget får användas för utgifter för utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och it-användning för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov t.ex. avseende tillgänglighet till kommunikation, utbildning och media.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 4.11 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning**

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	131 278	131 278	131 278
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-25 000	-25 000	-25 000
varav BP25	-25 000	-25 000	-25 000
– Arbete kopplat till Digital Services Act	-25 000	-25 000	-25 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	106 278	106 278	106 278

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

För att finansiera arbetet som följer av EU:s förordning om digitala tjänster och arbetet med digital inkludering minskas anslaget med 25 000 000 kronor fr.o.m. 2025. Anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* ökas med 14 000 000 kronor fr.o.m. 2025. Anslaget 8:2 *Mediemyndigheten* inom utgiftsområde 1 Rikets styrelse ökas med 4 000 000 kronor fr.o.m. 2025. Anslaget 2:1 *Konsumentverket* inom utgiftsområde 18 Samhällsplanering, bostadsförsörjning och byggande samt konsumentpolitik ökas med 2 000 000 kronor fr.o.m. 2025.

Regeringen föreslår att 106 278 000 kronor anvisas under anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 106 278 000 kronor per år.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2025 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 350 000 000 kronor 2026–2029.

Skälen för regeringens förslag: Ett bemyndigande behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser fleråriga avtal. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2025 för anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 350 000 000 kronor 2026–2029.

Tabell 4.12 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning

Tusental kronor

	Utfall 2023	Prognos 2024	Förslag 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028 – 2029
Ekonomiska åtaganden vid årets början	163 329	144 894	182 378			
Nya ekonomiska åtaganden	86 547	136 125	271 614			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-104 982	-98 641	-103 992	-106 278	-83 338	-160 384
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	144 894	182 378	350 000			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	300 000	250 000	350 000			

4.6.3 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tabell 4.13 Anslagsutveckling 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

År	Utfall	Anslagssparande	Utgiftsprognos
2023	17 511		7 526
2024	Anslag	25 037¹	24 870
2025	Förslag	25 037	
2026	Beräknat	25 037	
2027	Beräknat	25 037	

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för tillhandahållandet av grundläggande betaltjänster på de orter och den landsbygd där behovet av tjänsterna inte tillgodoses av marknaden. Anslaget får användas för utgifter för tillhandahållande av grundläggande betaltjänster för äldre personer och personer med funktionsnedsättning boende i landsbygd. Detta inbegriper upphandling av dessa tjänster. Anslaget får användas för utgifter för regionala stöd- och utvecklingsinsatser och post.

Skälen för regeringens förslag

Tabell 4.14 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	25 037	25 037	25 037
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder			
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	25 037	25 037	25 037

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

Regeringen föreslår att 25 037 000 kronor anvisas under anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 25 037 000 kronor per år.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2025 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 40 000 000 kronor 2026–2029.

Skälen för regeringens förslag: Ett bemyndigande behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser fleråriga avtal. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2025 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 40 000 000 kronor 2026–2029.

Tabell 4.15 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:3 Grundläggande betaltjänster

Tusental kronor

	Utfall 2023	Prognos 2024	Förslag 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028 – 2029
Ekonomiska åtaganden vid årets början	32 182	22 855	38 661			
Nya ekonomiska åtaganden	9 235	35 000	22 339			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-18 562	-19 194	-21 000	-20 000	-9 000	-11 000
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	22 855	38 661	40 000			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	45 000	40 000	40 000			

4.6.4 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tabell 4.16 Anslagsutveckling 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

2023	Utfall	79 555	Anslagssparande	11 290
2024	Anslag	67 844 ¹	Utgiftsprognos	67 391
2025	Förslag	58 844		
2026	Beräknat	57 844		
2027	Beräknat	57 844		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för insatser som bidrar till att förverkliga målet för digitaliseringspolitiken, liksom uppföljningar och utvärderingar av politiken. Anslaget får även användas för utgifter för bidrag och avgifter till internationella organisationer inom digitalisering.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 4.17 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 2:4 Informationsteknik och telekommunikation**

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	67 844	67 844	67 844
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-9 000	-10 000	-10 000
varav BP25	-9 000	-10 000	-10 000
– Digital identitetsplånbok	-10 000	-10 000	-10 000
– Samordnad statlig it-drift	1 000		
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	58 844	57 844	57 844

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FIU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

För att delvis finansiera införandet av den digitala identitetsplånboken minskas anslaget med 10 000 000 kronor för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget minska med motsvarande belopp. Anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* ökas med 8 000 000 kronor för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget öka med motsvarande belopp.

För uppföljning av etableringen av en samordnad och säker statlig it-drift ökas anslaget med 1 000 000 kronor för 2025.

Regeringen föreslår att 58 844 000 kronor anvisas under anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 57 844 000 kronor per år.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2025 för anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som medför behov av framtida anslag på högst 75 000 000 kronor 2026 och 2027.

Skälen för regeringens förslag: Ett bemyndigande behövs för att möjliggöra deltagande i fleråriga projekt inom ramen för EU-programmet för ett digitalt Europa. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2025 för anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som medför behov av framtida anslag på högst 75 000 000 kronor 2026 och 2027.

Tabell 4.18 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:4 Informationsteknik och telekommunikation

Tusental kronor

	Förslag 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027
Ekonomiska åtaganden vid årets början			
Nya ekonomiska åtaganden	75 000		
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden		-40 000	-35 000
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	75 000		
Beslutat/föreslaget bemyndigande	75 000		

4.6.5 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation**Tabell 4.19 Anslagsutveckling 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation**

Tusental kronor

2023	Utfall	1 531 028	Anslagssparande	6 627
2024	Anslag	365 414 ¹	Utgiftsprognos	357 899
2025	Förslag	819 014		
2026	Beräknat	1 343 814		
2027	Beräknat	2 018 914		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.**Ändamål**

Anslaget får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftsäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till utbyggnad av elektroniska kommunikationer i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund. Anslaget får användas för utgifter för åtgärder för driftsäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap samt för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget får användas för åtgärder kopplade till civilt försvar inom områdena elektroniska kommunikationer och post. Anslaget får användas för utgifter för administration av åtgärderna.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 4.20 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation**

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	365 414	365 414	365 414
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	453 600	978 400	1 653 500
<i>varav BP25</i>	<i>276 000</i>	<i>511 000</i>	<i>979 000</i>
– SOT - telefoni och internet	1 000	1 000	1 000
– Robust och redundant infrastruktur för elektronisk kommunikation och post	275 000	510 000	978 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	819 014	1 343 814	2 018 914

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

För åtgärder att säkerställa tillgången till SOT, i form av telefoni och funktionell tillgång till internet för hushåll och fasta verksamhetsställen, ökas anslaget med 1 000 000 kronor 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget öka med motsvarande belopp.

För stärkt motståndskraft, tillförlitlighet och säkerhet i infrastrukturen för elektronisk kommunikation och post ökas anslaget med 275 000 000 kronor 2025. För 2026 beräknas anslaget öka med 510 000 000 kronor och för 2027 beräknas anslaget öka med 978 000 000 kronor. För 2028–2029 beräknas anslaget öka med 1 520 000 000 kronor. För 2030 beräknas anslaget öka med 1 553 000 000 kronor.

Regeringen föreslår att 819 014 000 kronor anvisas under anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 1 343 814 000 kronor respektive 2 018 914 000 kronor.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringens förslag: Regeringen bemyndigas att under 2025 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 348 000 000 kronor 2026–2035.

Skälen för regeringens förslag: Ett bemyndigande behövs för att möjliggöra att det för verksamheten kan göras ekonomiska åtaganden som främst avser fleråriga avtal. Regeringen bör därför bemyndigas att under 2025 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 348 000 000 kronor 2026–2035.

Tabell 4.21 Beställningsbemyndigande för anslaget 2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation

Tusental kronor

	Utfall 2023	Prognos 2024	Förslag 2025	Beräknat 2026	Beräknat 2027	Beräknat 2028 – 2035
Ekonomiska åtaganden vid årets början	281 58	379 502	1 235 849			
Nya ekonomiska åtaganden	262 776	1 027 962	3 466 582			
Utgifter mot anslag till följd av ekonomiska åtaganden	-164 859	-171 615	-354 431	-634 927	-636 243	-3 076 830
Ekonomiska åtaganden vid årets slut	379 502	1 235 849	4 348 000			
Beslutat/föreslaget bemyndigande	531 000	1 302 000	4 348 000			

4.6.6 2:6 Myndigheten för digital förvaltning**Tabell 4.22 Anslagsutveckling 2:6 Myndigheten för digital förvaltning**

Tusental kronor

2023	Utfall	158 244	Anslagssparande	8 401
2024	Anslag	171 784 ¹	Utgiftsprognos	175 460
2025	Förslag	270 297		
2026	Beräknat	280 875 ²		
2027	Beräknat	320 108 ³		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.² Motsvarar 274 202 tkr i 2025 års prisnivå.³ Motsvarar 307 863 tkr i 2025 års prisnivå.**Ändamål**

Anslaget får användas för Myndigheten för digital förvaltnings förvaltningsutgifter.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 4.23 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 2:6 Myndigheten för digital förvaltning**

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	171 784	171 784	171 784
Pris- och löneomräkning ²	9 076	13 477	16 269
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder <i>varav BP25³</i>	89 437	95 614	132 055
– <i>Säker digital kommunikation (SDK)</i>	16 000	16 000	16 000
– <i>Samordning enligt förordningen om en gemensam digital ingång, (SDG)</i>	4 000	4 000	4 000
– <i>Digital identitetsplånbok</i>	63 800	68 800	101 800
– <i>Genomförande av EU:s förordning om ett interoperabelt Europa</i>	3 000	1 000	1 000
– <i>Civilt försvar: Beredskapsmyndighet</i>	6 000	7 000	9 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	270 297	280 875	320 108

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

² Pris- och löneomräkningen baseras på anvisade medel 2024. Övriga förändringskomponenter redovisas i löpande priser och inkluderar därmed en pris- och löneomräkning. Pris- och löneomräkningen för 2026–2027 är preliminär.

³ Exklusive pris- och löneomräkning.

För förvaltningen av det förvaltningsgemensamma systemet för säker digital kommunikation ökas anslaget med 16 000 000 fr.o.m. 2025. Finansiering sker genom att anslaget 2:7 *Digital förvaltning* minskas med 20 000 000 kronor fr.o.m. 2025.

För uppgiften att vara nationell samordnare enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 ökas anslaget med 4 000 000 kronor fr.o.m. 2025. Finansiering sker genom att anslaget 2:7 *Digital förvaltning* minskas med 5 000 000 kronor fr.o.m. 2025.

För införandet av den digitala identitetsplånboken ökas anslaget med 63 800 000 kronor för 2025. För 2026 beräknas anslaget öka med 68 800 000 kronor och för 2027 beräknas anslaget öka med 101 800 000 kronor. För 2028 och 2029 beräknas anslaget öka med 81 800 000 kronor. Anslaget beräknas öka med 72 800 000 kronor fr.o.m. 2030. Anslaget 1:15 *Statens servicecenter* inom utgiftsområde 2 Samhällsekonomi och finansförvaltning minskas med 3 500 000 kronor fr.o.m. 2025 och anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* minskas med 10 000 000 kronor 2025. För 2026 och 2027 beräknas det sistnämnda anslaget minska med motsvarande belopp.

För genomförande av EU:s förordning om ett interoperabelt Europa ökas anslaget med 3 000 000 kronor 2025. Anslaget beräknas öka med 1 000 000 kronor fr.o.m. 2026.

För Myndigheten för digital förvaltnings arbete med civilt försvar och beredskap inom beredskapssektorn försörjning av grunddata ökas anslaget med 6 000 000 kronor 2025. För 2026 beräknas anslaget öka med 7 000 000 kronor och för 2027 beräknas anslaget öka med 9 000 000 kronor. Anslaget beräknas öka med 10 000 000 kronor fr.o.m. 2028.

Regeringen föreslår att 270 297 00 kronor anvisas under anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 280 875 000 kronor respektive 320 108 000 kronor.

Budget för avgiftsbelagd verksamhet

Tabell 4.24 Avgiftsfinansierad verksamhet vid Myndigheten för digital förvaltning

Tusentals kronor

Verksamhet	Ack. resultat t.o.m. 2023	Resultat 2024	Verksamhetens intäkter 2025	Verksamhetens kostnader 2025	Resultat 2025	Ack. resultat utgående 2025
Verksamheter där intäkterna disponeras						
<i>Uppdragsverksamhet</i>						
Stöd för lärande och uppdragsverksamhet (e-legitimationsdagarna)	0	0	2 000	2 000	0	0
Digital identifiering e-IDAS-noden	-1	-0	23	23	0	-1
Auktorisationssystem om tjänster för elektronisk identifiering och digital post	-	-22 999	76 333	87 000	-10 667	-33 667

Källa: Myndigheten för digital förvaltning budgetunderlag för 2025–2027 och kompletterande uppgifter från myndigheten.

4.6.7 2:7 Digital förvaltning

Tabell 4.25 Anslagsutveckling 2:7 Digital förvaltning

Tusental kronor

2023	Utfall	201 454	Anslagssparande	14 290
2024	Anslag	213 894 ¹	Utgiftsprognos	212 464
2025	Förslag	129 894		
2026	Beräknat	84 894		
2027	Beräknat	69 894		

¹ Inklusive beslut om ändringar i statens budget 2024 och förslag till ändringar i samband med denna proposition.

Ändamål

Anslaget får användas för utgifter för styrning, samordning och uppföljning av digitaliseringen av den offentliga förvaltningen samt för den förvaltningsgemensamma digitala infrastrukturen och andra förvaltningsgemensamma tjänster och funktioner.

Skälen för regeringens förslag**Tabell 4.26 Förändringar av anslagsnivån 2025–2027 för 2:7 Digital förvaltning**

Tusental kronor

	2025	2026	2027
Anvisat 2024¹	213 894	213 894	213 894
Beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder	-84 000	-129 000	-144 000
varav BP25	-25 000	-25 000	-25 000
– Säker digital kommunikation (SDK)	-20 000	-20 000	-20 000
– Samordning enligt förordningen om en gemensam digital ingång, (SDG)	-5 000	-5 000	-5 000
Överföring till/från andra anslag			
Övrigt			
Förslag/beräknat anslag	129 894	84 894	69 894

¹ Statens budget enligt riksdagens beslut i december 2023 (bet. 2023/24:FiU10). Beloppet är således exklusive beslut om ändringar i statens budget.

För förvaltningen av det förvaltningsgemensamma systemet för säker digital kommunikation minskas anslaget med 20 000 000 kronor fr.o.m. 2025. Anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* ökas med 16 000 000 kronor fr.o.m. 2025.

För uppgiften att vara nationell samordnare enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1724 av den 2 oktober 2018 om inrättande av en gemensam digital ingång för tillhandahållande av information, förfaranden samt hjälp- och problemlösningstjänster och om ändring av förordning (EU) nr 1024/2012 minskas anslaget med 5 000 000 kronor fr.o.m. 2025. Anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* ökas med 4 000 000 kronor fr.o.m. 2025.

Regeringen föreslår att 129 894 000 kronor anvisas under anslaget 2:7 *Digital förvaltning* för 2025. För 2026 och 2027 beräknas anslaget till 84 894 000 kronor respektive 69 894 000 kronor.