

Trafikutskottets betänkande 2025/26:TU1

Utgiftsområde 22 Kommunikationer

Sammanfattning

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om anslag för 2026 inom utgiftsområde 22 som uppgår till ca 106,7 miljarder kronor. Utskottet tillstyrker också regeringens förslag om bemyndiganden om ekonomiska åtaganden, godkännande av investeringsplaner och övriga bemyndiganden. Därmed avstyrker utskottet de alternativa budgetförslag som förts fram i motioner.

Utskottet tillstyrker vidare regeringens förslag om att riksdagens tidigare ställningstagande i fråga om krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar inte längre ska gälla.

I betänkandet finns fyra särskilda yttranden (S, V, C, MP). Ledamöterna från Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Centerpartiet och Miljöpartiet avstår från ställningstagande när det gäller budgetbeslutet och redovisar i stället sina överväganden i särskilda yttranden.

Behandlade förslag

Proposition 2025/26:1 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer.

Fem yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2025/26.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut3

Redogörelse för ärendet5

 Ärendet och dess beredning.....5

 Budgetprocessen i riksdagen5

 Betänkandets disposition6

Utskottets överväganden.....7

 Regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 227

 Utskottets bedömning15

 Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden17

 Utskottets ställningstagande.....20

 Statens budget inom utgiftsområde 2220

 Utskottets ställningstagande.....48

Särskilda yttranden71

 1. Statens budget inom utgiftsområde 22, punkt 2 (S).....71

 2. Statens budget inom utgiftsområde 22, punkt 2 (V)73

 3. Statens budget inom utgiftsområde 22, punkt 2 (C)76

 4. Statens budget inom utgiftsområde 22, punkt 2 (MP)78

Bilaga 1

Förteckning över behandlade förslag82

 Propositionen82

 Motioner från allmänna motionstiden 2025/2683

Bilaga 2

Regeringens och motionärernas anslagsförslag84

Bilaga 3

Regeringens förslag till beställningsbemyndiganden.....86

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Upphävande av riksdagens godkännande av krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar

Riksdagen godkänner regeringens förslag att riksdagens tidigare ställningstagande i fråga om krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar inte längre ska gälla.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2025/26:1 utgiftsområde 22 punkt 12.

2. Statens budget inom utgiftsområde 22

a) Anslagen för 2026

Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2026 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt regeringens förslag.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2025/26:1 utgiftsområde 22 punkt 13 och avslår motionerna

2025/26:3175 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V),

2025/26:3517 av Linus Lakso m.fl. (MP),

2025/26:3651 av Aylin Nouri m.fl. (S),

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S) yrkande 30 och

2025/26:3739 av Ulrika Heie m.fl. (C).

b) Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Riksdagen bemyndigar regeringen att

1. för 2026 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 77 007 603 000 kronor,

2. för 2026 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital vid utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage samt det internationella systemet för undervägsavgiften som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 2 300 000 000 kronor,

3. för 2026 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,

4. under 2026 ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst de belopp och inom de tidsperioder som regeringen föreslår.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2025/26:1 utgiftsområde 22 punkterna 1, 4, 11 och 14.

c) Godkännande av investeringsplaner

Riksdagen godkänner

1. Trafikverkets investeringsplan för 2026–2028 som en riktlinje för Trafikverkets samhällsinvesteringar.

2. investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2026–2028 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar.

3. investeringsplanen för Luftfartsverket för 2026–2028 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2025/26:1 utgiftsområde 22 punkterna 2, 7 och 10.

d) Övriga bemyndiganden och godkännanden av ekonomiska mål

Riksdagen

1. bemyndigar regeringen att disponera de avgifter som tas ut med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner, fordonslagen (2002:574) och avgasreningslagen (2011:318) för ärendehandläggning och tillsyn avseende typgodkännandeverksamhet,

2. godkänner de ekonomiska målen för Sjöfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar,

3. bemyndigar regeringen att för 2026 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar,

4. godkänner de ekonomiska målen för Luftfartsverket samt bemyndigar regeringen att besluta om utdelning och skattemotsvarighet i enlighet med vad regeringen förordar,

5. bemyndigar regeringen att för 2026 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2025/26:1 utgiftsområde 22 punkterna 3, 5, 6, 8 och 9.

Stockholm den 9 december 2025

På trafikutskottets vägnar

Ulrika Heie

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C)*, Thomas Morell (SD), Mattias Ottosson (S)*, Patrik Jönsson (SD), Åsa Karlsson (S)*, Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S)*, Carina Ödebrink (S)*, Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V)*, Magnus Jacobsson (KD), Marlène Lund Kopparklint (M), Linus Lakso (MP)*, Leif Gripestam (M), Zara Leghissa (S)*, Lars Johnsson (M) och Patrik Karlson (L).

* Avstår från ställningstagande under punkt 2, se särskilda yttranden.

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens budgetproposition 2025/26:1 i de delar som gäller utgiftsområde 22 Kommunikationer och ett antal motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2025/26. Regeringens förslag till riksdagsbeslut och motionsförslagen finns i bilaga 1.

I bilaga 2 och 3 finns en sammanställning av regeringens förslag till anslag för 2026 och beställningsbemyndiganden samt de avvikelser från dessa som Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Centerpartiet och Miljöpartiet föreslår i sina respektive budgetmotioner.

Budgetprocessen i riksdagen

Rambeslutsmodellen

Budgetprocessen innebär bl.a. att riksdagen i ett första steg genom ett beslut fastställer en utgiftsram för varje utgiftsområde. Utgiftsramen anger det belopp som utgiftsområdets anslag högst får uppgå till (11 kap. 18 § tredje stycket riksdagsordningen).

Riksdagen har bifallit regeringens förslag och bestämt utgiftsramen för 2026 för utgiftsområde 22 Kommunikationer till 106 704 772 000 kronor (prop. 2025/26:1, bet. 2025/26:FiU1, rskr. 2025/26:64–65). I detta betänkande föreslår trafikutskottet för riksdagen hur anslagen för utgiftsområdet ska fördelas inom utgiftsområdesramen. Riksdagens ställningstagande till anslag och bemyndiganden om ekonomiska åtaganden för utgiftsområdet ska göras genom ett enda beslut.

Uppföljning av resultatredovisningen

Regeringen ska enligt 10 kap. 3 § budgetlagen (2011:203) lämna en redovisning i budgetpropositionen av de resultat som har uppnåtts i verksamheten i förhållande till de mål som riksdagen har beslutat om.

I utskottens uppgifter ingår att följa upp och utvärdera riksdagsbeslut (4 kap. 8 § regeringsformen). Som en del i utskottens uppföljning ingår att behandla den resultatinformation som regeringen presenterar. Riksdagen har beslutat om riktlinjer för bl.a. den löpande uppföljningen av regeringens resultatredovisning (framst. 2005/06:RS3, bet. 2005/06:KU21, rskr. 2005/06:333–335).

Utskottet har mot den bakgrunden gått igenom regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22 i budgetpropositionen. Genomgången är ett underlag för utskottets behandling av budgetpropositionen och för den fortsatta mål- och resultatdialogen med regeringen.

Betänkandets disposition

Betänkandet har disponerats så att målet för utgiftsområdet och regeringens resultatredovisning behandlas först. Utskottet behandlar därefter de tillkännagivanden som redovisas i budgetpropositionen inom utgiftsområde 22. Slutligen behandlar utskottet de förslag i budgetpropositionen och de motionsförslag som gäller statens budget inom utgiftsområde 22. Förslagen i dessa motioner gäller en rad olika frågor inom transportpolitik och politiken för informationssamhället.

Utskottets överväganden

Regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 22

Bakgrund

Trafikutskottet har under flera år uppmärksammat mål- och resultatfrågor i beredningen av budgetpropositionen. Utskottets arbetsgrupp för uppföljning och forskning har därför i samband med beredningen av budgetpropositionen för 2026 följt upp regeringens resultatredovisning inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet konstaterar att dialogen med regeringen successivt har resulterat i en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av bl.a. mål, indikatorer och resultat. Uppföljningen har inriktats på att följa upp resultatredovisningens struktur samt arbetet med resultatindikatorer och de resultat som regeringen redovisar inom utgiftsområdet.

Propositionen

Övergripande

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. I området transportpolitik ingår infrastruktur- och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. 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.

Mål och redovisning av resultat för transportpolitiken

Övergripande mål för transportpolitiken

Av budgetpropositionen för 2026 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer framgår målen för transportpolitiken enligt nedan.

Transportpolitikens övergripande mål

Riksdagens övergripande mål för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Dessutom har riksdagen beslutat om ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa.

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.

Utöver detta har regeringen i propositionen Ett klimatpolitiskt ramverk för Sverige fastställt målet att växthusgasutsläppen från inrikes transporter (utom inrikes luftfart, som ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter, EU ETS) ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Riksdagen fattade beslut om målet i juni 2017. Regeringen beslutade i samband med budgetpropositionen för 2020 att detta mål även skulle vara ett transportpolitiskt etappmål.

De transportpolitiska målen och Agenda 2030

De transportpolitiska målen bidrar till genomförandet av Agenda 2030 och de globala målen för hållbar utveckling, bl.a. till att halvera antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen (delmål 3.6), skapa hållbara, motståndskraftiga och inkluderande infrastrukturer (delmål 9.1) och 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).

Resultatindikatorer

I budgetpropositionen för 2022 ändrade regeringen en uppsättning indikatorer med hänvisning till en ökad enhetlighet mellan vad som beskrivs som indikatorer inom olika utgiftsområden. I årets budgetproposition är indikatorerna desamma som i budgetpropositionen för 2025 med ett par undantag.

Indikatorer för transportpolitikens övergripande mål

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

Indikatorer för funktionsmålet

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

Indikatorer för hänsynsmålet

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

Den tidigare indikatorn fordonsinnehav bland kvinnor respektive män har tagits bort för att den enligt regeringen inte visar tillgången till eller användningen av bil i de olika grupperna och på så sätt inte tillräckligt tydligt följer upp de transportpolitiska målen.

Vidare har regeringen lagt till två nya övriga indikatorer som Trafikverket följer i sin verksamhet: nöjd kund-index – trafikinformation järnväg respektive kundnöjdhet väg. Detta har gjorts för att bättre kunna mäta kvalitet på järnväg och väg.

Resultaten inom transportpolitiken

Regeringen redovisar resultat med utgångspunkt i de övergripande målen och baserat på indikatorer som ska täcka de olika aspekterna av målen.

Transportpolitikens övergripande mål

I propositionen redogör regeringen för att 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 till följd av transporter, exempelvis olyckor, buller, luftföroreningar och utsläpp av växthusgaser. Regeringen bedömer att transportförsörjningen inte är samhällsekonomiskt effektiv, eftersom transportköparen i de flesta fall inte betalar för alla de kostnader som transporten orsakar, men det finns undantag. Regeringen pekar på att för inrikes flyg bedöms transportköparen 2024 betala mer än dubbelt så mycket som de kostnader som flygresan orsakar eftersom koldioxidutsläppen ingår i EU:s utsläppshandel.

Regeringen framför vidare att Trafikverket använder samhällsekonomisk nyttokostnadsanalys för att bedöma infrastrukturinvesteringars samhällsekonomiska lönsamhet. Regeringen lyfter fram att kalkylerna som ligger bakom bedömningar av samhällsekonomisk lönsamhet inte fångar allt som är relevant för att fatta beslut om vilka åtgärder som bör genomföras och därför endast är en del av beslutsunderlaget. I propositionen konstaterar regeringen att 9 av de 21 namngivna objekt som öppnades för trafik under perioden oktober 2023 till september 2024 har bedömts vara samhällsekonomiskt lönsamma och 7 objekt har bedömts vara olönsamma.

Regeringen konstaterar att för transportsystemet som helhet, när det gäller standard och tillförlitlighet, har den positiva utveckling som noterades för flera av indikatorerna under perioden som föregick pandemiåren förbytts till en mer negativ utveckling under 2021 och de efterföljande åren.

Den nedåtgående utvecklingen sedan 2020 av järnvägstrafikens punktlighet fortsatte 2024. Regeringen redogör för att persontågens punktlighet vid slutstation uppgick till 87,1 procent vilket är historiskt lågt och en minskning med 0,6 procent i förhållande till 2023. Även godstågstrafiken uppvisar en låg punktlighet 2024 även om det är en förbättring med 1,8 procent jämfört med föregående år.

Regeringen pekar på att tågtrafikens punktlighet kan påverkas av flera olika faktorer. 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. Brister i infrastrukturen står för ca 21 procent av förseningarna. I propositionen framhåller regeringen samtidigt att antalet persontåg som trafikerade järnvägen under 2024 var rekordhøgt, en ökning med 69,4 procent jämfört med 2001. Vidare framförs i propositionen att tåg som framförs längre sträckor generellt har svårare att komma fram i tid.

Regeringen konstaterar vidare att användarnas upplevelse av transportsystemets standard och tillförlitlighet försämras i störda lägen.

När det gäller flyget har punktligheten förbättrats under 2024. Liksom tidigare år uppnår inrikesflyget en högre punktlighet jämfört med utrikesflyget.

Störningar i vägtransportsystemet beskrivs generellt genom varaktigheten på de totalstopp som sker i vägnätet. Regeringen redovisar att varaktigheten i antal fordonstimmar av de förekommande totalstoppen på det statliga vägnätet har ökat något under 2024. Regeringen pekar vidare på att den positiva utvecklingen av vägarnas tillstånd, som har pågått sedan mätningarna startade på 1990-talet, ser ut att ha avstannat eller vänt till en negativ utveckling de senaste åren.

Regeringen framhåller att bortsett från pandemin och dess direkta konsekvenser på användningen av transportsystemet har dess användbarhet för olika grupper i stort inte utvecklats i någon tydlig riktning sedan målen antogs. Det innebär bl.a. att användbarheten för personer med funktionsnedsättning inte har förändrats märkbart.

Regeringen pekar på att skillnaden i körkortsinnehav mellan män och kvinnor fortsätter att minska. I propositionen redogörs dock för att män har körkort för personbil i större utsträckning än kvinnor.

Regeringen konstaterar också att transportsystemet fortfarande upplevs som otryggare av kvinnor än av män.

Transportkostnaderna har stigit kraftigt under de senaste åren till följd av internationella störningar i transportsystemet. Regeringen pekar också på att transportbranschen saknar utbildad personal. Det gäller inte minst inom föräryrken för tåg, taxi, buss och tung lastbil.

Regeringen framför att arbetet med civilt försvar och krisberedskap fortsätter. Regeringen lyfter fram att det är betydelsefullt för Sveriges handel och försörjningsförmåga att transportinfrastruktur och transporter fungerar i väsentliga delar vid höjd beredskap och ytterst i krig. Regeringen framhåller att arbetet med att utveckla det civila försvaret och beredskapssektorn

transporter fortsatte under 2024, bl.a. genom ett fördjupat samarbete med olika aktörer och genom forumet Beredkapssektor Transporter Privat – Offentlig Samverkan.

I propositionen konstaterar regeringen att antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken har minskat. Antalet omkomna totalt i trafiken har minskat med 37 procent sedan 2007. Regeringen framför att antalet omkomna i vägtrafiken minskade under 2024 jämfört med 2023. Under 2024 stod gruppen skyddade trafikanter för 54 procent av de omkomna. I propositionen anføres att män är kraftigt överrepresenterade bland omkomna i transportsystemet. Antalet omkomna i bantrafiken ökade med två personer jämfört med 2023. När det gäller antalet omkomna i luftfarten är variationerna stora över åren och under 2024 omkom ingen inom den svenska luftfarten. När det gäller antalet omkomna i fritidssjöfarten redovisar regeringen en minskning jämfört med 2023.

Regeringen pekar på att antalet olyckor med vilt och ren fortsätter att öka och antalet rapporterade olyckor med vilt och ren var under 2024 det högsta sedan målen antogs.

I propositionen anför regeringen vidare att utsläpp av växthusgaser har ökat. Enligt preliminär statistik från Naturvårdsverket ökade utsläppen från inrikes transporter med ca 22 procent 2024 jämfört med 2023. Regeringen framför att utsläppsökningen framför allt beror på sänkningen av reduktionsplikten för bensin och diesel den 1 januari 2024 i kombination med sänkta drivmedelsskatter. Regeringen framhåller att Sveriges utsläpp av växthusgaser från inrikestransporter under perioden 2010 till 2023 hade en mycket gynnsammare utveckling än EU som helhet.

I propositionen redovisas att Sverige har varit fortsatt att vara aktivt inom EU och internationellt i syfte att minska luftfartens och sjöfartens klimatpåverkan. Regeringen pekar bl.a. på att den internationella sjöfartsorganisationen IMO i april i år godkände ett styrmedelspaket som utgör ett viktigt steg mot att minska den internationella sjöfartens utsläpp till nettonoll till eller omkring 2050.

Vidare pekar regeringen på att andelen som använder fysiskt aktiv transport har minskat över tid. Regeringen framför att den i regleringsbrevet för 2025 gav Trafikverket i uppdrag att samverka med relevanta aktörer kring förutsättningarna för aktiva transporter för att genom vägledning och exempel stödja motsvarande arbete i regioner och kommuner.

Regeringen framför slutligen att antalet åtgärder för att minska påverkan på naturmiljö och kulturlandskap har ökat.

Sammanfattningsvis bedömer regeringen att det övergripande transportpolitiska målet inte har nåtts eftersom merparten av indikatorerna har försämrats eller ligger kvar på samma nivå som när målen antogs. Regeringen pekar på att väderrelaterade händelser på transportsystemet var mindre under 2024 än 2023, men de skapade ändå utmaningar för tillgängligheten i delar av landet under 2024. Den internationella osäkerheten påverkar också transportsektorn negativt. Den negativa trenden för utvecklingen av

transportsystemets standard och tillförlitlighet fortsatte under 2024. Transportkostnaderna för godstransporter ökar och det finns fortfarande stora geografiska variationer i tillgängligheten till persontransporter. Regeringen lyfter fram att en positiv trend är att antalet omkomna och allvarligt skadade i transportsystemet totalt sett minskat sedan målen antogs 2009. Regeringen framför att utvecklingen för att kunna nå funktionsmålet i några delar fortsatt att utvecklas i negativ riktning medan andra delar sammantaget inte förändrats märkbart. När det gäller hänsynsmålet har utvecklingen sammantaget inte förändrats.

Mål för politiken för informationssamhället

Av budgetpropositionen för 2026 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer framgår målen för informationssamhället enligt nedan.

Mål för digitaliseringspolitiken

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter.

Under målet för digitaliseringspolitiken 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.
- 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 kan tillgodoses av enbart marknaden.

Mål för posten

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).

Mål för grundläggande betaltjänster

Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser.

Indikatorer för digitaliseringspolitiken

För att följa upp digitaliseringspolitiken används indikatorer från Europeiska kommissionens senast publicerade lägesrapport om det digitala decenniet. Kommissionens indikatorer har anpassats för att kunna följa det digitala decenniet. I kommissionens lägesrapport om det digitala decenniet redovisas indikatorer och ranking inom nedanstående områden:

- digital kompetens
- digital infrastruktur
- digitalisering av företag

- digitala offentliga tjänster.

För att följa upp målet om digitaliseringen av den offentliga förvaltningen används indikatorer från Statistiska centralbyrån (SCB) som visar andelen personer i åldern 16–85 år som använt internet för att

- få myndighetspost,
- hämta information från myndigheternas webbsidor,
- ladda ned och hämta blanketter från myndigheters webbsidor.

För att följa upp målet används även andra bedömningsunderlag från bl.a. Myndigheten för digital förvaltning (Digg) och Europeiska kommissionen.

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 att följa upp delmålet om elektronisk kommunikation är de mest centrala indikatorerna

- prisjämförelser mellan mobilabonnemang och mellan bredbandsabonnemang
- säkerhetsincidentrapportering.

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

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

Resultaten inom politiken för informationssamhället

I propositionen framför regeringen att Sverige har fortsatt samma utvecklingstakt men minskat försprång jämfört med övriga EU-länder. Sverige placerar sig högt när det gäller digital kompetens och ligger fortfarande på första plats när det gäller andelen it-specialister i befolkningen. När det gäller AI-användningen i företag har den ökat kraftigt och Sverige ligger på andra plats. Av propositionen framgår också att Sverige har stigit i rankningen när det gäller befolkade områden som täcks av nästa generations trådlösa höghastighetsnät med en prestanda som minst motsvarar 5G.

Den digitala delaktigheten i Sverige är fortsatt hög. Internetanvändningen 2024 i Sverige var 98 procent, vilket kan jämföras med EU-genomsnittet om 93 procent.

I propositionen redogör regeringen för att det för de statliga myndigheterna sammantaget skedde en positiv utveckling under 2022 och 2023 jämfört med 2020 och 2021, främst när det gäller mognad och samverkan.

Regeringen redovisar vidare att en undersökning genomförd av Digg visar att endast 15 procent av myndigheterna har en strukturerad datahantering och

arbetar datadrivet. Kompetensen i AI-användning bedöms även som låg. Myndighetens bedömning är att datamognaden hos de statliga myndigheterna är låg, vilket påverkar förutsättningarna för AI-användning på ett hållbart och systematiskt sätt.

I propositionen framförs vidare att fler offentliga aktörer ansluter sig till den digitala tjänsten Mina meddelanden och att allt fler privatpersoner väljer att ta emot myndigheters post i en digital brevlåda. Regeringen framför även att antalet användare och antalet användningar av e-legitimationen bank-id ökar över tid.

Regeringen lyfter fram att Sverige i internationell jämförelse har en mycket väl utbyggd bredbandsinfrastruktur. Regeringen konstaterar vidare att skillnaden mellan tätort och glesbygd är en utmaning.

I propositionen redovisas att mobiloperatörerna gör betydande investeringar för att uppgradera befintlig infrastruktur till 5G-tekniken och täckningen av 5G för hushåll ökade från 90 procent 2023 till 98 procent 2024.

Regeringen pekar också på att den har vidtagit åtgärder för att skydda privatpersoner och företag från telefonbedrägerier.

I propositionen framhåller regeringen att bredbandsstödet har bidragit till vidareutbyggnad av fasta nät genom att finansiera kommersiellt icke gångbar utbyggnad i glesbygd. Det genomsnittliga stödet per byggnad ökade med ca 24 procent från 2023 till 2024, vilket indikerar att de byggnader som saknar anslutning blir allt dyrare att ansluta.

Tillgången till funktionellt internet och telefoni i Sverige är mycket god framhåller regeringen.

I propositionen framförs att avvecklingen av kopparnäten samt 2G- och 3G-näten kan påverka behovet av stöd för de individer och företag som endast har tillgång till sådana nät.

I propositionen konstateras att marknaderna för elektroniska kommunikationer är välfungerande. Vidare framhåller regeringen att det säkerhetspolitiska läget sätter ökat fokus på information- och cybersäkerhet.

Regeringen framhåller att postmarknaden fortsätter att förändras och pekar på att samhällets digitalisering har lett till stora förändringar i användarnas kommunikationsvanor och därmed behov av posttjänster. I propositionen framför regeringen att det är viktigt att säkerställa en välfungerande posttjänst även vid höjd beredskap, vilket förutsätter ett fortsatt aktivt arbete inom civilt försvar och krisberedskap.

Regeringen konstaterar att det är fortsatta utmaningar med tillgången till grundläggande betaltjänster avseende betalningsförmedling. Kontantbaserade betaltjänster har till största delen ersatts av digitala betaltjänster, och Sverige är ett av de mest digitaliserade länderna i fråga om betalningar.

I propositionen bedömer regeringen att Sverige inte når det övergripande målet med den svenska digitaliseringspolitiken att vara bäst i världen på att nyttja digitaliseringens möjligheter. Regeringen konstaterar att Sverige placerar sig högt när det gäller användningen av digitaliseringens möjligheter, men efter ledande länder som Danmark, Finland och Nederländerna.

I propositionen konstaterar regeringen att digitaliseringen av den offentliga förvaltningen har fortsatta utmaningar och kan bedrivas mer effektivt. När det gäller digital kompetens står sig Sverige enligt regeringen väl jämfört med EU:s övriga medlemsstater, vilket är en förutsättning för att kunna nyttja den digitala omställningen och möta behovet av digital kompetens på arbetsmarknaden. Regeringen bedömer att det finns goda förutsättningar att nå målet om att alla hushåll och företag ska ha tillgång till snabbt bredband. Regeringen bedömer att Sverige har effektiva, säkra och robusta elektroniska kommunikationer som tillgodoser användarnas behov.

För postsektorn är regeringens samlade bedömning att målen i stort uppfylldes under 2024 men att Postnord och övriga delar av marknaden står inför stora utmaningar. Vidare är regeringens bedömning att det finns fortsatta utmaningar med att uppfylla målet för de grundläggande betaltjänsterna.

Utskottets bedömning

Utskottet har följt upp regeringens resultatredovisning i budgetpropositionen för 2026 för utgiftsområde 22 Kommunikationer. Utskottet anser att dialogen med regeringen successivt har resulterat i en tydligare och mer ändamålsenlig redovisning av bl.a. mål, indikatorer och resultat. Utskottet anser att utvecklingen av resultatredovisningen stärks av en dialog där regeringen motiverar förändringar utifrån utskottets ställningstaganden.

Transportpolitiken

Resultatredovisningens struktur

Regeringen har även i årets redovisning valt att i rubrikerna ange en översiktlig bedömning av indikatorernas utveckling. Utskottet välkomnar detta eftersom det ger en snabb överblick över utvecklingen. Utskottet är också positivt till att det finns text, tabeller och diagram i vilka det i många fall redovisas tidsserier längre än tio år och som därmed ger en bild av den mer långsiktiga utvecklingen.

Utskottet konstaterar att indikatorn för andelen personer som använder fysiskt aktiva transporter, som att gå eller cykla är borttagen även i årets redovisning. Utskottet har dock i flera sammanhang framhållit betydelsen av fysiskt aktiva transporter såsom cykling och vill understryka betydelsen av att regeringen fortsätter arbetet med att hitta en tillförlitlig metod för årliga jämförelser av personer som använder fysiskt aktiva transporter, i synnerhet eftersom andelen som använder fysiskt aktiva transporter har minskat över tid.

Bedömningar av redovisade resultat

Utskottet är positivt till regeringens redovisning av kostnader för godstransporter på grund av omvärldsläget och till att regeringen under en särskild rubrik har redogjort för bristen på utbildad personal inom transportbranschen.

Utskottet konstaterar att det tidigare har funnits ett resonemang om förhållandet mellan funktions- och hänsynsmålen, men att det liksom förra året saknas i år. Utskottet lyfte då fram att det gärna hade sett en klagande argumentation om förhållandet mellan funktions- och hänsynsmålen. Utskottets önskemål i denna del kvarstår även i år.

Utskottet har flera gånger efterfrågat en mer utförlig redovisning av väg- och järnvägsnätets kvalitet, inte minst mot bakgrund av att järnvägstrafikens punktlighet är mycket låg. Utskottet välkomnar att regeringen har utvecklat redovisningen i denna del, bl.a. genom att använda nya övriga indikatorer. Utskottet noterar också att det även i år finns redovisningar av transportsystemets standard och tillförlitlighet, t.ex. tågens punktlighet, totalstopp i det statliga vägnätet, standard i infrastrukturen samt antalet döda och allvarligt skadade i trafiken, som alla är viktiga komponenter i väg- och järnvägsnätets kvalitet. Utskottet anser dock att det är mycket bekymmersamt att järnvägens punktlighet ligger på mycket låga nivåer och att totalstoppen i vägtrafiksystemet är på fortsatt högre nivåer. Utskottet förutsätter att regeringen fortsätter att utveckla redovisningen av väg- och järnvägsnätets kvalitet. Utskottet anser att det finns anledning att följa utvecklingen mycket noga.

Utskottet konstaterar att det 2024 omkom 213 personer av olyckor i vägtrafiken, vilket är 16 personer (7 procent) färre jämfört med 2023. Utskottet ser positivt på det. Hänsynsmålet innebär dock att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Utskottet vill därför framhålla vikten av att arbetet med att nå målet fortsätter i högt tempo och på ett målinriktat sätt. Utskottet följer utvecklingen mycket noga.

Politiken för informationssamhället

Redovisningens struktur

Utskottet välkomnar att regeringen har valt att i många av rubrikerna ange en översiktlig bedömning av indikatorernas utveckling eftersom detta ger en snabb överblick av utvecklingen.

Liksom föregående år presenteras de indikatorer som anses vara centrala för resultatuppföljningen i tabeller som visar utvecklingen över tid. Utskottet är positivt till att redovisningen i tabellerna i de flesta fall avser fem år eller mer. Utskottet vill dock understryka att det är värdefullt om regeringen även i textdelen kommenterar resultaten utifrån en längre tidsperiod.

Bedömningar av redovisade resultat

Utskottet noterar regeringens bedömning att Sverige inte når det övergripande målet för digitaliseringspolitiken. Utskottet har under flera år efterfrågat en tydligare analys av den bristande måluppfyllelsen. Enligt utskottets uppfattning finns det utrymme för att ytterligare tydliggöra varför Sverige inte når det övergripande målet med den svenska digitaliseringspolitiken.

Utskottet anser vidare att det vore bra med en tydligare redovisning av utmaningarna när det gäller digitaliseringen av den offentliga förvaltningen.

I propositionen framför regeringen att det är viktigt att säkerställa en välfungerande posttjänst under höjd beredskap. Utskottet efterfrågar ett mer utförligt resonemang i denna del.

Utskottet konstaterar slutligen att regeringen i redovisningen av resultat i viss utsträckning blandar insatser och resultat med beskrivningar av tillstånd. Detta försvårar redovisningen av den totala utvecklingen inom området.

Regeringens hantering av riksdagens tillkännagivanden

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen godkänner regeringens förslag om att riksdagens tidigare ställningstagande i fråga om krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar inte längre ska gälla.

Bakgrund

Den konstitutionella praxis som har vuxit fram i fråga om tillkännagivanden innebär att utgångspunkten bör vara att regeringen tillgodoser ett tillkännagivande. Tillkännagivanden är dock inte rättsligt bindande, och om regeringen inte delar riksdagens mening i en fråga och inte har för avsikt att tillgodose riksdagens önskemål, bör den underrätta riksdagen om detta inom den eventuella tidsgräns som angetts i tillkännagivandet. Konstitutionsutskottet har i betänkande 2016/17:KU21 framfört bl.a. att det berörda utskottet lämpligen kan redovisa sin syn i samband med att regeringen i t.ex. budgetpropositionen redovisar sin behandling av ett tillkännagivande.

Propositionen

Redovisade tillkännagivanden

I budgetpropositionen för 2026 redovisar regeringen när det gäller utgiftsområde 22 behandlingen av fem tillkännagivanden som trafikutskottet har föreslagit, varav följande fyra anges som slutbehandlade.

I riksdagsskrivelse 2004/05:178 tillkännagav riksdagen för regeringen det som utskottet anförde om att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för införande av obligatorisk utbildning och förarbevis i fråga om fritidsbåtar (bet. 2004/05:TU7 punkt 11). I betänkandet framhöll utskottet bl.a. att en obligatorisk utbildning med efterföljande förarbevis skulle bidra till att riksdagens långsiktiga mål om en halvering av antalet allvarliga olyckor till sjöss fram till 2007 kunde uppfyllas. Vidare tillkännagav riksdagen i riksdagsskrivelse 2020/21:379 för regeringen det som utskottet anförde om att införa

ett nytt teknikneutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon (bet. 2020/21:TU12 punkt 2). I betänkandet framhöll utskottet bl.a. behovet av att lagen tar ett helhetsgrepp. I budgetpropositionen konstaterar regeringen att det vid en samlad bedömning och mot bakgrund av den tid som har gått sedan det ursprungliga tillkännagivandet beslutades inte framstår som motiverat att ta några nya initiativ för att tillmötesgå de båda tillkännagivandena. Med hänvisning till denna bedömning anser regeringen att tillkännagivandena är slutbehandlade.

I riksdagsskrivelse 2018/19:165 tillkännagav riksdagen för regeringen det som utskottet anförde dels om behovet av en generell översyn av förarutbildningen, dels om att antalet tillstånd som en handledare kan ha bör begränsas till tio och dels om att möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando bör ses över (bet. 2018/19:TU7 punkt 11). I betänkandet framhöll utskottet bl.a. att det är angeläget med kraftfulla åtgärder för att stävja förekomsten av illegal utbildning och att illegala trafikskolor som bedriver verksamhet utan tillstånd är ett alltmer utbredd och allvarligt problem. Regeringen pekar i budgetpropositionen bl.a. på att Trafikverket och Transportstyrelsen har gjort en översyn av förarutbildningen och lämnat förslag om ett nytt förarutbildningssystem för personbil. Vidare har regeringen beslutat om en ändring i körkortsförordningen (1998:980) som innebär att vid körprov för körkortsbehörighet B får endast fordon användas som ägs eller innehas av Trafikverket, en trafikskola med tillstånd eller en gymnasieskola samt en ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382) som innebär ett krav på registrering av den elev som ett handledarskap avser, vilket har möjliggjort för Transportstyrelsen att ytterligare begränsa antalet elever en handledare kan ha till fem. Regeringen pekar vidare på att riksdagen i juni 2022 beslutade om lagändringar som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet, att illegal utbildningsverksamhet på transportområdet straffbeläggs i större utsträckning än tidigare samt att befintliga straffbestämmelser skärps. Regeringen beslutade därefter i november 2022 om ett antal förordningsändringar som innebär bl.a. att Trafikverket ska stänga av den som genom användning av otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt försöker vilseleda vid olika typer av trafikprov hos verket från deltagande i prov som hålls enligt samma lag i antingen ett eller två år. Regeringen pekar slutligen på att Transportstyrelsen i september 2024 redovisade en översyn av förarutbildningssystemet och lämnade förslag till nödvändiga författningsändringar som följer av översynen. Med hänvisning till vidtagna åtgärder anser regeringen att tillkännagivandet är tillgodosett och slutbehandlat.

I riksdagsskrivelse 2021/22:152 tillkännagav riksdagen för regeringen det som utskottet anförde om vinterväghållning och om att regeringen bör se över hur Trafikverket utformar upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att – inom rimliga tidsramar – utföra snöröjning, såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter (bet. 2021/22:TU7 punkt 24). I betänkandet

konstaterade utskottet att det uppstår återkommande problem med snöröjningen på vägarna i Sverige. I budgetpropositionen påminner regeringen bl.a. om att den låtit en utredare göra en översyn av reglerna för statsbidrag till enskild väghållning och att Trafikverkets roll i den enskilda väghållningen då analyserades. Utredaren redovisade uppdraget i juni 2024 och föreslog att en ny förordning om statsbidrag till enskild väghållning ska ersätta den nuvarande förordningen (1989:891) om statsbidrag till enskild väghållning. Regeringen pekar på att den instämmer med utredaren i fråga om att Trafikverket även fortsättningsvis bör uppmuntra enskilda väghållare att samarbeta med varandra, för att på så sätt öka förutsättningarna för en kostnadseffektiv vinterväghållning. Regeringen instämmer vidare i utredningens förslag att en ny förordning ska ersätta den nuvarande för att tydliggöra ändamålet, förutsättningarna och formerna för bidrag till enskild väghållning. Regeringen instämmer även i utredarens förslag att Trafikverkets serviceskyldighet gentemot enskilda väghållare förtydligas och att det införs en skrivning i Trafikverkets instruktion om att myndigheten på ett kostnadseffektivt sätt ska tillhandahålla lättillgänglig, kvalificerad och behovsanpassad information och rådgivning till enskilda väghållare. Sammantaget bedömer regeringen att den nya förordningen kommer att skapa förutsättningar för att förtydliga och förbättra processen kring den statliga bidragsgivningen till de enskilda väghållarna. Regeringen påminner slutligen om att den har beslutat om en ny förordning om statsbidrag till enskild väghållning som träder i kraft den 1 januari 2026 och att regeringen har ändrat Trafikverkets instruktion. Regeringen anser därmed att riksdagens tillkännagivande är tillgodosett och slutbehandlat.

Regeringen återrappporterar också följande tillkännagivande som inte anses vara slutbehandlat. I riksdagsskrivelse 2020/21:379 tillkännagav riksdagen för regeringen det som utskottet anförde om att ge båtlivets befintliga utbildningsorganisation och andra externa aktörer som erbjuder utbildning och examination möjlighet att utfärda förarbevis för vattenskoter (bet. 2020/21:TU12 punkt 4). I betänkandet framhöll utskottet att det är angeläget att säkerheten höjs eftersom antalet vattenskoterolyckor har ökat under senare år. I budgetpropositionen pekar regeringen på att lagen (2021:626) om förarbevis för vattenskoter trädde i kraft den 15 maj 2022 och att det sedan dess krävs att en person har genomgått utbildning hos en utbildare som är godkänd av Transportstyrelsen för att få ett förarbevis för vattenskoter. Mot bakgrund av att det nu har gått tre år sedan lagen om förarbevis för vattenskoter trädde i kraft gav regeringen i maj 2025 Transportstyrelsen i uppdrag att redovisa för- och nackdelar med att ge båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer möjlighet att utfärda förarbevis för vattenskoter. Uppdraget skulle redovisas senast den 31 oktober 2025, och med redovisningen som utgångspunkt kommer regeringen att bereda ärendet vidare. Regeringen uppger därmed att tillkännagivandet inte är slutbehandlat.

Upphävande av riksdagens godkännande av krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar

I budgetpropositionen uppmärksammar regeringen att tillkännagivandet om att regeringen snarast bör låta utreda förutsättningarna för införande av obligatorisk utbildning och förarbevis för fritidsbåtar (rskr. 2004/05:178) och tillkännagivandet om att införa ett nytt teknikneutralt obligatoriskt förarbevis kopplat till fart för vissa vattenfordon (rskr. 2020/21:379) ansluter till ett godkännande av riksdagen om att införa krav på förarbevis för vissa större fritidsbåtar (prop. 2005/06:160, bet. 2005/06:TU5 punkt 42, rskr. 2005/06:308). Regeringen föreslår att riksdagens tidigare ställningstagande i fråga om krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar inte längre ska gälla.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har inget att invända mot regeringens redovisning av de fyra tillkännagivanden som utskottet har tagit initiativ till och som regeringen redovisat som slutbehandlade i budgetpropositionen för 2026. Utskottet noterar att regeringen avser att återkomma i fråga om förarbevis för vattenskotter, bl.a. mot bakgrund av att Transportstyrelsen har genomfört ett uppdrag att redovisa för- och nackdelar med att ge båtlivets utbildningsorganisationer och andra berörda aktörer möjlighet att utfärda förarbevis för vattenskotter.

Utskottet tillstyrker vidare regeringens förslag om att riksdagens tidigare ställningstagande i fråga om krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar inte längre ska gälla.

Statens budget inom utgiftsområde 22

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen anvisar anslagen för 2026 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt regeringens förslag, lämnar de bemyndiganden som regeringen har begärt och godkänner investeringsplaner. Motionärernas alternativa förslag till statens budget för 2026 inom utgiftsområde 22 avslås.

Jämför särskilt yttrande 1 (S), 2 (V), 3 (C) och 4 (MP).

I detta avsnitt behandlas regeringens och motionärernas förslag till anslag inom utgiftsområde 22, bemyndiganden om ekonomiska åtaganden samt finansiella befogenheter och investeringsplaner för Trafikverket, Luftfartsverket och Sjöfartsverket. Regeringens och motionärernas anslagsförslag framgår av tabellen i bilaga 2.

Propositionen

Utgiftsområde 22 Kommunikationer omfattar transportpolitik och politiken för informationssamhället. I området Transportpolitik ingår infrastruktur- och trafikfrågor inom järnvägs-, väg-, sjöfarts- och luftfartsområdena samt transportforskning. Politiken för informationssamhället omfattar övergripande frågor om digitalisering och informationsteknik (digitaliseringspolitik), inklusive digitalisering och it inom offentlig förvaltning, elektronisk kommunikation, post samt grundläggande betaltjänster. I budgetpropositionen föreslår regeringen att 106 705 miljoner kronor anvisas till utgiftsområdet för 2026. För 2027 beräknas anslagsnivån till 110 953 miljoner kronor och för 2028 till 120 896 miljoner kronor.

Regeringen anger i budgetpropositionen att den fortsätter sitt arbete för att uppnå en ökad transparens och bättre budgetdisciplin bl.a. genom separering av Trafikverkets förvaltningskostnader, vilket innebär att medel föreslås omfördelas från flera anslag. Vidare föreslås att ändamålen för vissa av anslagen ändras och formuleras på en mer övergripande nivå för att såväl öka transparensen som underlätta styrningen av verksamheten.

Utveckling av statens transportinfrastruktur

Anslagen

Anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* får användas till utgifter för

- investeringar och bidrag i syfte att utveckla transportinfrastrukturen i enlighet med de transportpolitiska målen och åtgärder som bidrar till att upprätthålla tåg färjetrafik för Försvarsmaktens behov
- byggherre Kostnader direkt relaterade till Trafikverkets samhällsinvesteringar
- ränta och amortering på upptagna lån för infrastrukturprojekt
- infrianden av betalningsutfästelser för aktieägartillskott, kapitaltäckningsgarantier och kreditförluster enligt riksdagens beslut
- teknikutveckling som kommer att användas i infrastrukturanläggningen samt åtgärder i nationalstadsparken
- forsknings- och innovationsinsatser inom transportområdet
- åtgärder förknippade med statens miljöansvar inom transportområdet
- åtgärder för beredskap samt civilt försvar och därtill kopplade förvaltningskostnader
- anskaffning och förvaltning av markbaserad navigeringsutrustning för flygplatser.

Anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* får användas till utgifter för bidrag som EU beviljar för finansiering av investeringar i projekt som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) genom Fonden för ett sammanlänkat Europa (FSE).

Anslaget 1:11 *Trängselskatt i Stockholm* 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 betalsystemet
- system- och administrationskostnader för trängselskatten i Stockholm.

Anslaget 1:14 *Trängselskatt i Göteborg* får användas till utgifter för

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

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2026 enligt följande tabell.

Tabell 1 Budgetförslag för 2026 för utveckling av statens transportinfrastruktur

<i>Miljoner kronor</i>		2025	2026
		Anslag	Förslag
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	41 444	46 387
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	550	1 000
1:11	Trängselskatt i Stockholm	1 723	2 024
1:14	Trängselskatt i Göteborg	745	939

Källa: Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att sammanlagt 46 386 804 000 kronor anvisas till anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för 2026. Utöver pris- och löneomräkning samt tidigare beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder innebär regeringens förslag en minskning av anslaget 1:1 med sammantaget 1 328 miljoner kronor 2026. Regeringen föreslår en minskning av anslaget med 4 miljoner kronor på grund av en omfördelning av dessa medel för godsstrategin till anslaget 1:3 *Trafikverket*. Regeringen föreslår vidare en ökning av anslaget 1:1 med 5 miljoner kronor med anledning av den finansiella styrningen av Trafikverket och en korrigering av beslut i budgetpropositionen för 2025. I arbetet för att öka tydligheten och renodla de båda anslagen 1:1 och 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* föreslår regeringen en omfördelning av medel mellan anslagen och anslaget 1:1 ökas med totalt 1 410 miljoner kronor 2026. Mot bakgrund av att Trafikverket har aviserat att myndigheten har avbrutit ett avtal om ett nytt system för tågtrafikledning föreslår regeringen en minskning av anslaget 1:1 med

1 200 miljoner kronor för 2026. Med anledning av minskade bidrag till ideella organisationer föreslår regeringen även att anslaget 1:1 minskas med 8 miljoner kronor. Regeringen föreslår vidare en minskning av anslaget 1:1 med 1 586 miljoner kronor för att rätta och anpassa anslaget till de åtgärder som behöver vidtas för att den politiskt överenskomna storleken på den ekonomiska ramen för satsningar i transportinfrastrukturen 2026–2037 ska uppnås. Vidare föreslår regeringen en ökning av anslaget 1:1 med 55 miljoner kronor för 2026 mot bakgrund av att regeringen i juni 2025 gav Trafikverket i uppdrag att, med utgångspunkt i Försvarsmaktens behov av militär rörlighet och Sveriges förmåga att lämna och ta emot värdlandsstöd inom ramen för sitt åtagande som Natomedlem, vidta åtgärder som syftar till att upprätthålla fortsatt tågjärjetrafik mellan Sverige och Tyskland t.o.m. 2031.

I budgetpropositionen anger regeringen även att Regeringskansliet under hösten 2026 kommer att bereda frågan om omfördelning av anslagsmedel på anslagsposter inför framtagandet av 2026 års regleringsbrev för Trafikverket.

Regeringen föreslår vidare att anslaget 1:10 *Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk* inklusive beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder anvisas totalt 1 000 miljoner kronor för 2026.

Trafikverkets investeringsplan

Regeringen föreslår att investeringsplanen för Trafikverket 2026–2028 godkänns som riktlinje för Trafikverkets samhällsinvesteringar (se tabell 2).

Trafikverkets samhällsinvesteringar omfattar investeringar och reinvesteringstätigheter som ingår i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 och i länsplanerna för regional transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Trafikverkets och länens årliga investeringsvolymerna bestäms av anvisade anslag, de lån som Trafikverket tar upp i Riksgäldskontoret och de tillskott som fås via medfinansiering, bl.a. externa bidrag från kommuner och regioner, bidrag från EU genom 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 52 821 miljoner kronor under 2026.

Tabell 2 Investeringsplan för Trafikverket

Miljoner kronor

	2025	2026	2027	2028
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Järnväg nationell plan	19 356	24 400	24 544	30 808
Järnväg regional plan	161	298	552	367
Väg nationell plan	12 974	12 388	12 611	13 016
Väg regional plan	2 838	4 374	2 994	3 431

	2025	2026	2027	2028
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Reinvesteringar järnväg	7 099	8 107	7 322	7 628
Reinvesteringar väg	3 707	3 253	3 079	4 264
Summa utgifter	46 136	52 821	51 102	59 513
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	27 844	36 092	35 380	41 567
Anslag 1:10 Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	158			
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	197		202	238
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	–12	±0		
Låneram för samhällsinvesteringar (lån i Riksgäldskontoret)	5 161	4 084	3 803	4 024
Bidrag/medfinansiering	1 982	1 285	1 315	1 793
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Anslag 1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	10 760	11 351	10 380	11 884
Anslag 1:11 Trängselskatt i Stockholm	5			
Anslag 1:14 Trängselskatt i Göteborg	20	2		
Bidrag/medfinansiering	21	8	21	8
Summa finansiering	46 136	52 821	51 102	59 513

Källa: Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

Utveckling av statens transportinfrastruktur

Regeringen pekar på att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen föreslår därför att den bemyndigas att under 2026 för anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 164 861 000 000 kronor 2027–2050.

Regeringen redovisar att det i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 ingår ett stort antal medelstora och stora byggprojekt, såsom Västlänken i Göteborg, Mälarbanan i Stockholm och en första etapp av Norrbotniabanan. Avgörande för när ett åtagande uppkommer är enligt gällande redovisningsregler vanligen när respektive kontrakt tecknas. De exakta tidpunkterna för kontrakts- eller avtals-tecknandet i de enskilda fallen kan vara svåra att förutse och det behövs därför en viss flexibilitet i bemyndigandet. Utan detta försämrats möjligheterna 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 även kan fördyra projektgenomförandet.

Trängselskatt i Stockholm

Överskottet från trängselskatten i Stockholm ska i enlighet med den s.k. Stockholmsöverenskommelsen finansiera Förbifart Stockholm och andra väganknutna projekt i Stockholmsregionen samt utbyggnaden av tunnelbanan. 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. Regeringen konstaterar att det behövs en viss flexibilitet i bemyndigandet.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2026 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 2027–2060.

Trängselskatt i Göteborg

Överskottet från trängselskatten i Göteborg ska bidra till finansieringen av investeringar i kollektivtrafik, järnväg och väg i Göteborg, bl.a. Västlänken och en ny älvförbindelse för vägtrafik vid Marieholm. 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. Regeringen konstaterar att det behövs en viss flexibilitet i bemyndigandet.

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2026 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 2027–2040.

Låneram

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 FSE, där Trafikverkets projekt som beviljas medfinansiering måste ta upp lån som motsvarar bidragsbeloppen hos Riksgäldskontoret för att medfinansiering ska verkställas. Även Trafikverkets investeringskostnader för att bygga system för administration av trängselskatt och infrastrukturavgifter belastar låneramen.

Den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033 och 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

Sverigeförhandlingen delvis ska finansieras med inkomster från trängselskatt samt broarna över Motalaviken på riksväg 50, över Sundsvallsfjärden på E4 och över Skurusundet på väg 222 som delvis finansieras av inkomster från infrastrukturavgifter. Enligt Stockholmsöverenskommelsen ska överskottet från de trängselskatter som tas ut huvudsakligen finansiera Förbifart Stockholm. Ett liknande upplägg gäller för de objekt som omfattas av Västsvenska infrastrukturpaketet. För att finansiera utbyggnaden tas även lån i Riksgäldskontoret upp för den del av den årliga produktionen som inte kan finansieras av överskottet från trängselskatter. Överskott de kommande åren kommer därefter att användas för att finansiera amortering av de lån som har tagits upp för bl.a. byggandet av Förbifart Stockholm, de objekt som lånefinansieras inom ramen för Västsvenska infrastrukturpaketet och investeringar i det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) på Öresundsbron och Öresundsbanan.

Regeringen föreslår därmed att den bemyndigas att för 2026 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 77 007 603 000 kronor.

Tabell 3 Beräknad låneskuld 2025–2027 för projekt som med riksdagens godkännande finansieras med lån

Miljoner kronor

Objekt	2025	2026	2027
Broinvesteringar	10	8	7
El- och teleanläggningar	4 226	4 040	3 854
Prioriterade vägprojekt	2 203	1 963	1 723
Prioriterade järnvägsprojekt	9 074	8 457	7 840
Botniabanan	10 234	9 805	9 376
ERTMS-utrustning för Öresundsbron och Öresundsbanan	15	20	36
Delsumma investeringar som lånefinansieras	25 762	24 293	22 836
E4 Sundsvall	790	755	722
RV 50 Motala–Mjölby	298	287	276
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter	1 088	1 042	998
Västsvenska infrastrukturpaketet bana	12 311	11 309	10 759
Skurubron	895	884	850
Investeringar i Stockholmsregionen	31 852	36 077	39 864
Delsumma investeringar vars kapitalkostnader täcks av avgifter eller trängselskatt	45 058	48 270	51 473
Summa	71 907	73 605	75 307

Källa: Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22.

Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Anslaget

Anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* får användas för utgifter för

- vidmakthållande och trafikledning av statliga vägar och järnvägar inklusive vidmakthållande av it- och telekomanläggningar och anläggningar för nykterhetskontroll
- ersättning och bidrag som betalas ut av Trafikverket i egenskap av infrastrukturförvaltare eller till följd av särskilda uppdrag, i syfte att vidmakthålla transportinfrastrukturen i enlighet med de transportpolitiska målen
- Trafikverkets byggherrekostnader som är direkt relaterade till vidmakthållandet av samhällsinvesteringen och andra utgifter av förvaltningskaraktär direkt kopplade till driften
- inspektioner på enskild väg
- ersättning för eftersök av vilt som varit inblandat i sammanstötning med motorfordon eller spårbundna fordon liksom Polismyndighetens administrations- och fakturahanteringsutgifter för detta.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2026 enligt följande tabell.

Tabell 4 Budgetförslag för 2026 för vidmakthållande av statens transportinfrastruktur

Miljoner kronor

	2025	2026
	Anslag	Förslag
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 802	40 328

Källa: Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att sammanlagt 40 327 971 000 kronor anvisas till anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* för 2026. Utöver pris- och löneomräkning och tidigare beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder innebär regeringens förslag en ökning av anslaget på sammanlagt 1 002 miljoner kronor 2026. Detta inbegriper en minskning av anslaget med 50 miljoner kronor för omfördelning av medel för kapacitetstilldelning och telematik. Till följd av den översyn som gjorts av den finansiella styrningen av Trafikverket föreslår regeringen ytterligare omfördelningar av förvaltningskaraktär mellan anslag som Trafikverket disponerar och att anslaget därmed minskas med 327 miljoner kronor. På motsvarande vis föreslår regeringen en minskning med 110 miljoner kronor, för att med hänvisning till ändrad finansiell styrning av Trafikverket korrigera beslut från budgetpropositionen för 2025. Slutligen ingår en minskning med 1 410 miljoner kronor för att öka tydligheten och renodlingen med anledning av ändringar i den finansiella styrningen av Trafikverket. Regeringens förslag

innebär vidare ökningar av anslaget 1:2 enligt följande. För att stärka järnvägens konkurrenskraft höjs miljökompensation för godstransporter på järnväg utöver den tidigare beslutade förlängningen under perioden 2026–2030 och anslaget tillförs därför 335 miljoner kronor för 2026. Slutligen tillförs 2 564 miljoner kronor 2026 för att rätta och anpassa anslaget till den politiskt överenskomna storleken på den ekonomiska ramen för satsningar i transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Av dessa medel avser 415 miljoner kronor vidmakthållande av väg och 2 149 miljoner vidmakthållande av järnväg.

I budgetpropositionen anger regeringen även att Regeringskansliet under hösten 2026 kommer att bereda frågan om omfördelning av anslagsmedel på anslagsposter inför framtagandet av 2026 års regleringsbrev för Trafikverket.

Bemyndiganden om ekonomiska åtaganden

I propositionen föreslår regeringen att den bemyndigas att under 2026 för anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 42 710 000 000 kronor 2027–2038. Regeringen anger att den verksamhet som Trafikverket bedriver förutsätter att myndigheten ingår avtal med externa parter om ekonomiska åtaganden för flera år framåt i tiden. Regeringen konstaterar samtidigt att det behövs en viss flexibilitet i bemyndigandet. Utan detta försämrats möjligheterna att genomföra kostnadseffektiva upphandlingar och därmed också ett kostnadseffektivt genomförande av åtgärder.

Övriga trafikslagsövergripande frågor

Anslagen

Anslaget 1:3 *Trafikverket* får användas för Trafikverkets förvaltningsutgifter och utgifter som syftar till att avhjälpa brister i den långsiktiga kompetensförsörjningen inom infrastruktur- och transportsektorn. Anslaget får även användas för bidrag till verksamhet av förvaltningskaraktär som syftar till att uppnå de transportpolitiska målen samt för att betala medlemskap i European Initiative Linking Interlocking Subsystems.

Anslaget 1:7 *Trafikavtal* får användas för utgifter för statens trafikavtal när det gäller transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik samt statligt tonnage för färjetrafiken till och från Gotland.

Anslaget 1:8 *Viss internationell verksamhet* får användas för utgifter för Sveriges förpliktelser som värdland för Världssjöfartsuniversitetet. Anslaget får även användas för utgifter som omfattar avgifter till internationella organisationer inom transportområdet.

Anslaget 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* 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.

Anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* 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. Anslaget får även användas för bidrag för att främja fler direktlinjer till Arlanda.

Anslaget 1:13 *Trafikanalys* får användas till Trafikanalys förvaltningsutgifter, vilket omfattar statistik-, utvärderings- och analysverksamhet inom transportområdet. Anslaget får även användas för statistik-, utvärderings- och analysverksamhet i fråga om maritima näringar.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2026 i enlighet med sammanställningen nedan.

Tabell 5 Budgetförslag för 2026 för trafikslagsövergripande frågor

Miljoner kronor

	2025	2026
	Anslag	Förslag
1:3 Trafikverket	1 550	6 531
1:7 Trafikavtal	1 086	1 055
1:8 Viss internationell verksamhet	31	31
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	90	89
1:12 Transportstyrelsen	2 664	2 705
1:13 Trafikanalys	76	80

Källa: Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 1:3 *Trafikverket* anvisas totalt 6 531 miljoner kronor för 2026. Utöver pris- och löneomräkning och beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder föreslår regeringen att anslaget ökas med totalt 254 miljoner kronor. Regeringen föreslår att anslaget ökas med 394 miljoner kronor till följd av den översyn som har gjorts av den finansiella styrningen av Trafikverket och att det behövs ytterligare omfördelningar av medel av förvaltningskaraktär mellan anslag som Trafikverket disponerar. På motsvarande vis ökas anslaget med 41 miljoner kronor för att med hänvisning till förändringen mot ett utökat förvaltningsanslag korrigera beslut från budgetpropositionen för 2025. Regeringen påminner vidare om att den i budgetpropositionen för 2025 föreslog att medel skulle satsas på det strategiska arbetet med godstransporter. Dessa medel föreslås nu omfördelas från anslaget 1:1 och anslaget 1:3 ökas därmed med 4 miljoner kronor. Vidare föreslår regeringen att anslaget ökar med 50 miljoner kronor för att ge Trafikverket resurser för arbetet med en ny kapacitetstilldelningsprocess och anpassningen

till EU-regler om telematik i fråga om järnväg. Anslaget ökas vidare med 14 700 000 kronor för att Trafikverket kommer att ha kostnader för att utveckla och förvalta Sveriges eFTI-sluss (eFTI står för electronic freight transport information, elektronisk godstransportinformation). Regeringen påminner om att den i budgetpropositionen för 2025 föreslog att medel av förvaltningskaraktär skulle omfördelas till anslaget 1:3 från anslagen 1:1 och 1:2. Eftersom man i beräkningarna inför denna omfördelning använde 2023 års prisnivå i stället för 2025 års prisnivå medförde detta att nivån på Trafikverkets förvaltningsanslag är för låg, och anslaget ökas därför med 50 miljoner kronor. Regeringen föreslår slutligen att en ytterligare besparing görs på Trafikverkets förvaltningsanslag och att anslaget minskas med 300 miljoner kronor.

Regeringen föreslår att anslaget 1:7 *Trafikavtal* anvisas totalt 1 055 miljoner kronor för 2026. Utöver medel för pris- och löneomräkning och beslutade, föreslagna och aviserade reformer ökas anslaget med 151 miljoner kronor för att upprätthålla den interregionala tillgänglighet som den statligt upphandlade kollektivtrafiken skapar. Vidare minskas anslaget med 2 miljoner kronor för 2026 till följd av en översyn av den finansiella styrningen av Trafikverket.

Regeringen föreslår vidare att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* anvisas totalt 2 705 miljoner kronor för 2026. Utöver medel för pris- och löneomräkning och beslutade, föreslagna och aviserade reformer minskas anslaget med sammanlagt 30,5 miljoner kronor. Regeringen föreslår att anslaget minskas med 30,5 miljoner kronor för att den bedömer att det är lämpligt att ändra redovisningen av de avgifter som Transportstyrelsen tar ut inom verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet så att de inte längre redovisas mot inkomsttitel utan i stället disponeras av myndigheten. Vidare ökas anslaget med 10 miljoner kronor för arbetet med att förbättra förutsättningarna för nya internationella flyglinjer och direktlinjer till Sverige och Stockholm Arlanda flygplats.

Regeringen föreslår slutligen att anslaget 1:13 *Trafikanalys* anvisas totalt 80 miljoner kronor för 2026. Utöver medel för pris- och löneomräkning och beslutade, föreslagna och aviserade reformer ökas anslaget med 3 miljoner kronor. Regeringen pekar på att en modernisering och digitalisering av Trafikanalys statistikproduktion är nödvändig för att öka kvaliteten i befintlig statistik och utveckla nödvändig statistik, t.ex. om elektrifiering.

Bemyndigande om ekonomiska åtaganden

Regeringen föreslår i propositionen att den bemyndigas att under 2026 för anslaget 1:7 *Trafikavtal* ingå ekonomiska åtaganden i samband med tjänstekoncessioner, avtal om trafiktjänst baserad på allmän trafikplikt, samverkansavtal och upphandling av transportpolitiskt motiverad trafik som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 5 000 000 000 kronor 2027–2035. Regeringen pekar på att bemyndigandet föreslås vara något högre än beräknade utestående åtaganden för att ha marginal för den variation och osäkerhet som förekommer inom detta område.

Bemyndigande att disponera inkomsterna från avgifter inom verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet

I enlighet med de finansieringsprinciper som gäller för Transportstyrelsens verksamhet finansieras verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet genom att avgifter motsvarande full kostnadstäckning tas ut av fordonstillverkare och andra berörda aktörer. Inkomsterna från avgifterna redovisas sedan mot inkomsttitel, vilket betyder att Transportstyrelsen inte disponerar avgiftsinkomsterna. Transportstyrelsen tilldelas i stället ett anslag för verksamheten.

Transportstyrelsen lämnade i april 2025 in en framställan om att myndigheten ska få disponera avgiftsinkomsterna inom typgodkännandeverksamheten för fordon i vägtrafik. Regeringen pekar på att denna verksamhet har vuxit kraftigt sedan Storbritanniens utträde ur EU inleddes och att nuvarande finansiering via anslag inte är tillräckligt flexibel för att hantera en växande och svårförutsägbart verksamhet. Enligt regeringen behöver Transportstyrelsen bättre förutsättningar att anpassa verksamheten efter efterfrågan och teknikutvecklingen på området, vilket skulle erbjuda fordonstillverkarna en förutsägbart typgodkännandeprocess och långsiktiga planeringsförutsättningar. Regeringen bedömer att det är lämpligt att ändra redovisningen av inkomsterna från avgifter inom verksamheten för typgodkännande inom vägtrafikområdet så att de inte längre redovisas mot inkomsttitel utan i stället kan disponeras av myndigheten.

Regeringen föreslår därmed att riksdagen bemyndigar regeringen att disponera de avgifter som tas ut med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner, fordonslagen (2002:574) och avgasreningslagen (2011:318) för ärendehandläggning och tillsyn av typgodkännandeverksamhet.

Bemyndigande om rörelsekapital för finansiering av utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage

Regeringen pekar på att Transportstyrelsen behöver tillgång till rörelsekapital för att finansiera utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage (GAS). GAS 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, vilket innebär att behovet av rörelsekapital har ökat kraftigt, eftersom 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. Pandemin och den därmed kraftigt minskade flygtrafiken hade en direkt påverkan även på Transportstyrelsens intäkter från undervägsavgiften. Trafikvolymerna ligger också fortsättningsvis på en lägre nivå än före pandemin, vilket innebär att negativa balanser har fortsatt att upparbetas. Regeringen bedömer att en särskild kredit för dessa transfereringar är en lämpligare hantering av behov av rörelsekapital än att hantera det med ordinarie räntekontokredit.

Regeringen föreslår därmed att riksdagen bemyndigar regeringen att för 2026 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital vid utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage samt det internationella systemet för undervägsavgiften som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 2 300 000 000 kronor.

Sjöfart

Anslagen

Anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* 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 reducering av farledsavgifter genom s.k. klimatkompensation.

Anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* får användas för utgifter för statsbidrag för att täcka drift och administration av Trollhätte kanal och slussar, Säffle kanal, övrig kanalverksamhet samt byggnadsminnen.

Anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* 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.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2026 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 6 Budgetförslag för 2026 för sjöfartsområdet

Miljoner kronor

	2025	2026
	Anslag	Förslag
1:4 Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	265	354
1:5 Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	62	85
1:15 Sjöfartsstöd	1 550	1 600

Källa: Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 1:4 *Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål* anvisas totalt 354 miljoner kronor för 2026. Utöver medel för pris-

och löneomräkning och beslutade, föreslagna och aviserade reformer ökar regeringen anslaget med 159,5 miljoner kronor för att möta de ökade utgifterna i den verksamhet som anslaget finansierar.

Regeringen föreslår vidare att anslaget 1:5 *Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur* anvisas totalt 85 miljoner kronor för 2026. Utöver medel för pris- och löneomräkning och beslutade, föreslagna och aviserade reformer ökar regeringen anslaget med 23 miljoner kronor även i detta fall för att möta de ökade utgifterna i den verksamhet som anslaget finansierar.

Regeringen föreslår slutligen att anslaget 1:15 *Sjöfartsstöd* anvisas totalt 1 600 miljoner kronor för 2026. Detta innebär en ökning med 50 miljoner kronor och görs med hänvisning till ökade volymer.

Sjöfartsverkets ekonomiska mål

Regeringen föreslår att den bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet som rör Sjöfartsverkets ekonomiska resultat. Enligt regeringens förslag ska Sjöfartsverket 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.

Sjöfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås. Detta ska ske på ett företagsekonomiskt sätt och inom ramen för en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. I Sjöfartsverkets uppdrag ingår bl.a. att planera och tillhandahålla infrastruktur och tjänster för sjöfarten i form av farleder, isbrytning, lotsning och 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.

För 2025 beslutade riksdagen om nya ekonomiska mål för Sjöfartsverket som ställer större krav på lönsamhet i verksamheten (bet. 2024/25:TU1, rskr. 2024/25:101). Den ökande lönsamheten ska möjliggöra ökade investeringar i verksamheten. Regeringen pekar på att Sjöfartsverkets investeringsbehov är stora efter att myndigheten på grund av en svag ekonomi under lång tid har byggt upp en underhållsskuld i bl.a. infrastrukturen till havs och i myndighetens båt- och fartygsflotta.

Sjöfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2026 låta Sjöfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 100 miljoner kronor. Regeringen anger att inriktningen är att Sjöfartsverket ska finansiera investeringar med egna likvida medel samt med lån och att det är med anledning av detta som regeringen föreslår att Sjöfartsverkets låneram fastställs till 100 miljoner kronor.

Regeringen föreslår vidare att den bemyndigas att för 2026 låta Sjöfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret.

Investeringsplan

Sjöfartsverkets investeringsplan för perioden 2026–2028 uppgår till totalt 14 250 miljoner kronor. Den största förändringen i investeringsplanen mot föregående år avser främst något minskande investeringar i farleder och ökande investeringar i isbrytare. Sjöfartsverket avser därutöver att investera i lotsbåtar och arbetsfartyg samt att uppdatera radar- och navigationsutrustning i befintliga fartyg. Sjöfartsverket planerar även för underhållsåtgärder i befintliga farleder. Regeringen delar Sjöfartsverkets bedömning av vilka investeringar som bör göras de närmaste åren och föreslår därför att investeringsplanen för Sjöfartsverket 2026–2028 (se tabell 7) godkänns som en riktlinje för myndighetens investeringar.

Tabell 7 Investeringsplan för Sjöfartsverket

Miljoner kronor

	2025	2026	2027	2028
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av nya investeringar</i>				
Farleder	2 018	1 763	2 890	1 855
Isbrytning	8	16	1	1
Sjötrafikservice	129	39	43	10
Sjögeografisk information	8	7	5	10
Lotsning	112	58	67	78
Sjö- och flygräddning	1	27	5	29
Gemensamma funktioner	48	44	31	24
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
Farleder	118	211	366	492
Isbrytning	554	1 507	1 577	3 175
Sjötrafikservice	30	13	15	1
Sjögeografisk information	13	47	40	34
Lotsning	43	49	27	28
Sjö- och flygräddning	6	6	9	8
Gemensamma funktioner	65	86	19	38
Summa utgifter	3 154	3 874	5 094	5 782
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	73	55	40	45
Egna medel	249	149	115	120
Bidrag/medfinansiering	2 002	1 750	2 887	1 842
<i>Finansiering av vidmakthållande</i>				
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	544	1 530	1 558	3 159

	2025	2026	2027	2028
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
Egna medel	286	389	495	617
Summa finansiering	3 154	3 874	5 094	5 782

Källa: Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22.

Luftfart

Anslagen

Anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* får användas för utgifter för att finansiera delar av driftsunderskott 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.

Anslaget 1:17 *Infrastruktur för flygtrafiktjänst* får användas för kapitalkostnader för investeringar samt övriga utgifter, drift och underhåll när det gäller statliga åtaganden för flygtrafiktjänst.

Anslaget 1:19 *Obemannad luftfart* får användas för utgifter för Luftfartsverkets arbete med obemannad luftfart.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2026 i enlighet med sammanställningen i följande tabell.

Tabell 8 Budgetförslag för 2026 för luftfartsområdet

Miljoner kronor

	2025	2026
	Anslag	Förslag
1:6 Ersättning avseende flygplatser	296	662
1:17 Infrastruktur för flygtrafiktjänst	379	346
1:19 Obemannad luftfart	30	30

Källa: Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* anvisas totalt 662 miljoner kronor för 2026. Utöver medel för pris- och löneomräkning och beslutade, föreslagna och aviserade reformer föreslår regeringen att anslaget ökas med sammantaget 351 miljoner kronor 2026. Regeringen föreslår att ersättningen till de 27 beredskapsflygplatserna höjs för att bidra till full kostnadstäckning för flygplatsernas jourberedskap för samhällsviktigt flyg och att anslaget därmed ökas med 33 miljoner kronor. Vidare anför regeringen att flygplatsernas betydelse för tillgänglighet, beredskap och totalförsvar har

ökat. För att långsiktigt säkerställa att viktig flyginfrastruktur och samhällsviktiga verksamheter fungerar bedömer regeringen att det statliga bidraget till kommuner för driftsstöd till de icke-statliga flygplatserna ska stärkas och ökar därmed anslaget med 318 miljoner kronor.

Luftfartsverkets ekonomiska mål

Regeringen föreslår att den bemyndigas att besluta om utdelning och skattemotsvarighet när det gäller Luftfartsverkets ekonomiska resultat. Enligt regeringens förslag ska Luftfartsverket över en konjunkturcykel ha en räntabilitet på eget kapital på 4 procent samt ha ett eget kapital som uppgår till minst 700 000 000 kronor i genomsnitt över en konjunkturcykel.

Luftfartsverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås och har som huvuduppgift 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 bedriver civil och militär flygtrafikledning en route och för flygplats, lufrumtjänster, 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 för ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska lufrummet.

Efter förslag från regeringen i budgetpropositionen för 2025 beslutade riksdagen att ekonomiska mål skulle återinföras 2025. De återinförda målen är desamma som gällde tidigare för räntabilitet, medan målet för soliditet har ersatts med ett mål för eget kapital. Därmed är innevarande år det första året som de nya ekonomiska målen gäller.

Luftfartsverkets finansiella befogenheter

Regeringens inriktning är att Luftfartsverket ska finansiera investeringar med egna medel och med lån. Regeringen föreslår att riksdagen bemyndigar regeringen att

- under 2026 låta Luftfartsverket ta upp lån i och utanför Riksgäldskontoret som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 1 500 000 000 kronor
- för 2026 låta Luftfartsverket placera likvida medel på räntebärande konto i och utanför Riksgäldskontoret
- låta Luftfartsverket använda derivatinstrument för att skydda sig mot ränte- och valutaväxlingar i enlighet med av verket fastställd finanspolicy
- låta Luftfartsverket lämna likvid säkerhet vid utställandet av derivatinstrument inom en total ram på 2 000 000 000 kronor
- låta Luftfartsverket teckna borgensförbindelser för krediter till förmån för LFV Holding AB inom en ram om högst 400 000 000 kronor

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

Luftfartsverkets investeringsplan

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* när det gäller 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 2026–2028 uppgår till totalt 1 751 miljoner kronor, varav anskaffning och utveckling av nya investeringar utgör ca 67 procent och vidmakthållande av befintliga investeringar utgör ca 33 procent. Regeringen delar Luftfartsverkets bedömning när det gäller vilka investeringar som bör göras de närmaste åren och föreslår därför att investeringsplanen för Luftfartsverket för 2026–2028 (se tabell 9) godkänns som en riktlinje för myndighetens investeringar.

Tabell 9 Investeringsplan för Luftfartsverket

Miljoner kronor

	2025	2026	2027	2028
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
<i>Anskaffning och utveckling av investeringar</i>				
ATM-utrustning	323	307	206	99
Radarutrustning	69	51	43	
Kommunikationsutrustning	51	44	46	42
Radioutrustning	68	67	66	6
It	41	48	25	21
Byggnader	38	35	11	6
Beredskapstillgångar	2	1	0	2
Övrigt	17	15	15	14
<i>Vidmakthållande av befintliga investeringar</i>				
ATM-utrustning	105	164	62	39
Radarutrustning	16	10	5	2
Kommunikationsutrustning	24	38	46	36
Radioutrustning	24	38	46	36
Byggnader	24	20	16	24
Summa utgifter	801	838	587	326
<i>Finansiering av anskaffning och utveckling</i>				
Anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	39	46	22	18

	2025	2026	2027	2028
	Prognos	Budget	Beräknat	Beräknat
Egna medel	543	496	391	171
Bidrag/medfinansiering	26	26		
<i>Finansiering och vidmakthållande</i>				
Egna medel	193	269	174	137
Summa finansiering	801	838	587	326

Källa: Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22.

Internationell tågtrafik

Anslaget

Anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* får användas för statligt 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.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2026 i enlighet med nedanstående tabell.

Tabell 10 Budgetförslag för internationell tågtrafik

Miljoner kronor

	2025	2026
	Anslag	Förslag
1:16 Internationell tågtrafik	95	65

Källa: Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* anvisas totalt 65 miljoner kronor för 2026 till följd av tidigare beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder.

Lån till körkort

Anslaget

Anslaget 1:18 *Lån till körkort* får användas för utgifter för lån till körkort för vissa personer.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslaget för 2026 i enlighet med följande tabell.

Tabell 11 Budgetförslag för lån till körkort*Miljoner kronor*

		2025	2026
		Anslag	Förslag
1:18	Lån till körkort	31	0,47

Källa: Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 1:18 *Lån till körkort* anvisas totalt 466 000 kronor för 2026 till följd av tidigare beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder.

Svensk-Danska Broförbindelsen SVEDAB AB

Öresundsbrokonsortiet (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 utnyttjade fram t.o.m. 2018 ackumulerade skattemässiga underskott, vilket för Svedabs del innebär att bolaget sedan 2019 ska betala inkomstskatt enligt inkomstskattelagen. Under 2026 beräknas Svedabs betalning av inkomstskatt komma att uppgå till ca 350–400 miljoner kronor.

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 i fråga om låneramen uttrycktes 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).

Mot denna bakgrund föreslår regeringen att den bemyndigas att för 2026 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.

Informationssamhället**Anslagen**

Anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* får användas för Post- och telestyrelsens förvaltningsutgifter i den utsträckning dessa inte finansieras med avgifter.

Anslaget 2:2 *Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning* 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 även användas för utgifter för utvecklingsprojekt med inriktning på elektronisk kommunikation och it-användning för personer med funktionsnedsättning och personer med speciella behov, t.ex. tillgänglighet till kommunikation, utbildning och medier.

Anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* 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 på landsbygden. Detta inbegriper upphandling av dessa tjänster. Anslaget får även användas för utgifter för regionala stöd- och utvecklingsinsatser och post.

Anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* får användas för utgifter för insatser som bidrar till att förverkliga målet för digitaliseringspolitiken, samt för uppföljningar och utvärderingar av politiken. Anslaget får även användas för utgifter för bidrag och avgifter till internationella organisationer inom digitaliseringsområdet.

Anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* får användas för utgifter för åtgärder samt samordningsinsatser för driftssäkra och tillgängliga elektroniska kommunikationer. Detta inbegriper stöd till utbyggnad av elektroniska kommunikationer i områden där utbyggnad inte genomförs på marknadsmässig grund. Anslaget får även användas för utgifter för åtgärder för driftssäkra och robusta elektroniska kommunikationer för att skydda kommunikationerna mot allvarliga hot och påfrestningar i fredstid och vid höjd beredskap. Anslaget får vidare användas för samhällsomfattande tjänster inom området elektronisk kommunikation. Anslaget får vidare användas för åtgärder kopplade till civilt försvar inom områdena elektroniska kommunikationer och post samt för utgifter för administration av åtgärderna.

Anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* får användas för Myndigheten för digital förvaltnings (Digg) förvaltningsutgifter.

Anslaget 2:7 *Digital förvaltning* 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.

Regeringen föreslår att riksdagen anvisar anslagen för 2026 i enlighet med sammanställningen i tabellen nedan.

Tabell 12 Budgetförslag för 2026 för informationssamhället

Miljoner kronor

Anslag		2025	2026
		Anslag	Förslag
2:1	Post- och telestyrelsen	249	319
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	106	106

Anslag	2025	2026
	Anslag	Förslag
2:3 Grundläggande betaltjänster	25	25
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	58	154
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	819	1 324
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	270	295
2:7 Digital förvaltning	130	170

Källa: Prop. 2025/26:1 utg.omr. 22.

Förklaringar av ändringar

Regeringen föreslår att anslaget 2:1 *Post- och telestyrelsen* inklusive pris- och löneomräkning och tidigare beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder anvisas totalt 319 miljoner kronor för 2026. Regeringens förslag till anslag innebär att 16 miljoner kronor tillförs anslaget för arbetet som följer av EU:s förordning om gigabitinfrastruktur. För arbetet med att motverka digitalt utanförskap ökas anslaget med 25 miljoner kronor och för arbetet med att motverka brottslig verksamhet och skydda demokratin som följer av EU:s förordning om digitala tjänster ökas anslaget med 15 miljoner kronor. Vidare ökas anslaget med 3 miljoner kronor för att genomföra uppdraget som rör it-systemet e-Codex och med ytterligare 3 miljoner kronor för att hantera uppgiften som centralmyndighet för e-bevisdirektivet.

Regeringen föreslår att anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* anvisas totalt 154 miljoner kronor för 2026. Utöver beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder föreslår regeringen att 100 miljoner kronor tillförs anslaget för nationell medfinansiering av programmet för ett digitalt Europa och att anslaget samtidigt minskas med 4 miljoner kronor för att omprioritera ointeknade digitaliseringsmedel till förmån för satsningar på AI.

Regeringen föreslår vidare att anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* anvisas totalt 1 324 miljoner kronor för 2026. Utöver beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder föreslår regeringen att anslaget minskas med 20 miljoner kronor för att finansiera ovannämnda ökning av anslaget 2:1 för arbetet som följer av EU:s förordning om gigabitinfrastruktur.

Regeringen föreslår att anslaget 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* anvisas totalt 295 miljoner kronor för 2026. Utöver pris- och löneomräkning och tidigare beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder föreslår regeringen att anslaget ökas med sammanlagt 15 250 miljoner kronor. Regeringen föreslår att anslaget ökas med 7 miljoner kronor för arbete med den offentliga förvaltningens datadelning enligt kommande lagstiftning om interoperabilitet. Vidare ökas anslaget med 5 miljoner kronor för arbetet med vägledning kopplad till AI-verkstanen för offentlig förvaltning och med 7 miljoner kronor för att genomföra uppdraget som rör it-systemet e-Codex. Anslaget minskas med 3 750 000 kronor eftersom de uppgifter inom området elektronisk inköpsprocess, e-faktura och Peppol som Digg hanterar föreslås överföras till Upphandlingsmyndigheten.

Regeringen föreslår att anslaget 2:7 *Digital förvaltning* anvisas totalt 170 miljoner kronor för 2026. Utöver beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder ökas anslaget med 65 miljoner kronor för att slutföra arbetet med den statliga e-legitimationen och med 20 miljoner kronor för arbetet med en sammanhållen infrastruktur för identitet och behörighet inom ramen för den nationella digitala infrastrukturen.

Bemyndiganden och ekonomiska åtaganden

Beställningsbemyndiganden

Regeringen föreslår att den bemyndigas att under 2026 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 250 000 000 kronor 2027–2030. Regeringen pekar på att ett bemyndigande behövs för att det för verksamheten ska kunna göras ekonomiska åtaganden som främst avser fleråriga avtal.

Vidare föreslår regeringen av samma skäl att den bemyndigas att under 2026 för anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 40 000 000 kronor 2027–2030.

Regeringen föreslår även att den bemyndigas att under 2026 för anslaget 2:4 *Informationsteknik och telekommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 535 000 000 kronor 2027–2031. Regeringen pekar på att bemyndigandet behövs för att möjliggöra deltagande i fleråriga projekt inom ramen för EU-programmet för ett digitalt Europa.

Regeringen föreslår slutligen att den bemyndigas att under 2026 för anslaget 2:5 *Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation* ingå ekonomiska åtaganden som inklusive tidigare åtaganden medför behov av framtida anslag på högst 4 658 500 000 kronor 2027–2036. Enligt regeringen behövs ett bemyndigande för att det för verksamheten ska kunna göras ekonomiska åtaganden som främst avser fleråriga avtal.

Motionerna

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Centerpartiet och Miljöpartiet har var för sig presenterat alternativa anslagsförslag för 2026. Förslagen innebär såväl andra anslagsnivåer som förslag till nya anslag. I det följande sammanfattas partiernas förslag inom utgiftsområde 22. En sammanställning som visar hur motionsförslagen avviker från regeringens förslag finns i bilaga 2.

Socialdemokraterna

Aylin Nouri m.fl. (S) pekar i kommittémotionerna 2025/26:3651 och 2025/26:3653 yrkande 30 på att Sverige är beroende av fungerande vägar och järnvägar för att kunna transportera varor, arbetspendla och resa. Motionärerna

framhåller att tågen måste gå i tid och att resande med tåg inte får bli synonymt med strul och förseningar. Motionärerna framhåller även att vägarna måste vara välskötta och att potthål måste lagas. För att rusta upp svensk väg och järnväg föreslår motionärerna en satsning på underhåll och att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med 500 miljoner kronor för 2026 jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna föreslår vidare i kommittémotion 2025/26:3651 att anslaget 1:3 *Trafikverket* ökas med 100 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2026. Ökningen syftar till att underhållsarbetet på järnväg ska bli mer effektivt och att Trafikverket ska påskynda inköpen till en maskinpark och driva mer underhållsarbete i egen regi.

Enligt motionärerna har Tidöregeringens mandatperiod kantats av en försämrad tillgång till tåg och flyg, med inställda linjer runt om i Sverige. När nattåg slutar gå och viktiga flyglinjer dras in måste staten enligt motionärerna utvärdera vad som utgör kritiska kommunikationer. Detta är viktigt både för enskilda resenärer och för Sveriges beredskap. För att kunna upphandla trafik och hålla ihop Sverige föreslår motionärerna därför att anslaget 1:7 *Trafikavtal* ökas med 300 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2026.

Motionärerna framhåller att gratis kollektivtrafik för unga är en viktig reform och föreslår därför en satsning 2026 och att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas med 750 miljoner för detta ändamål. Enligt motionärerna inkluderar förslaget avgiftsfri kollektivtrafik för 12–19-åringar i grundskola och gymnasium på kvällar, helger och lov samt för heltidsstudenter upp till 24 år vid universitet och högskola under terminen. Motionärerna pekar på att många unga av ekonomiska skäl hindras från att kunna ta sig till olika former av aktiviteter och att många studenter är tyngda av reskostnader för att ta sig till sina studier. Motionärerna framhåller även att det är positivt för samhället och klimatet att kollektivtrafiken tidigt blir en naturlig del av barn och ungas resvanor.

Motionärerna betonar slutligen att körkort är en förutsättning för många arbeten i dag, samtidigt som kostnaderna för att ta körkort är förhållandevis höga. Motionärerna påminner om att den socialdemokratiska regeringen införde CSN-lån för körkort för att skapa fler vägar till jobb. För att återinföra och utveckla möjligheten att ta CSN-lån för B-körkort vill motionärerna att anslaget 1:18 *Lån till körkort* ska tillföras 50 miljoner kronor för 2026. Motionärerna föreslår vidare att satsningen utökas och att anslaget tillförs ytterligare 25 miljoner kronor för att även inkludera CSN-lån till körkort för lastbil och buss.

För 2026 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 1 725 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Vänsterpartiet

Nooshi Dadgostar m.fl. (V) framhåller i partimotion 2025/26:3175 att investeringar i ny infrastruktur måste riktas till klimatvänliga transportslag,

och de föreslår därför en ökning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med totalt 587 500 000 kronor för 2026 jämfört med regeringens förslag. I anslagsökningen ingår 20 miljoner kronor för att inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet som kan ta ett helhetsansvar för kollektivtrafiken i hela landet. Vidare ökas anslaget med 67,5 miljoner kronor för att hantera Sjöfartsverkets ekonomi och t.ex. göra om Sjöfartsverket till en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav. I förslaget till anslagsökning ingår även 500 miljoner kronor som tillförs med utgångspunkt från att motionärerna avvisar regeringens förslag om att avveckla stadsmiljöavtalen, som motionärerna anser är ett viktigt styrmedel för att uppnå Sveriges klimatmål.

Motionärerna föreslår vidare en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med totalt 20 miljoner kronor för 2026 jämfört med regeringens förslag. Motionärerna pekar på att järnvägsinfrastrukturen måste fungera i hela landet och att det eftersatta underhållet påverkar både person- och godstransporter. Motionärerna påtalar att Sverige har en av världens mest avreglerade järnvägar och att detta har resulterat i ett fragmenterat järnvägssystem där det saknas överblick och helhetsansvar. För att hantera detta föreslår motionärerna att järnvägsunderhållet ska återtas i offentlig regi, och de avsätter med anledning av detta 20 miljoner kronor för att påbörja återtagandet av den statliga kontrollen och underhållet av järnvägen.

Motionärerna avvisar regeringens besparingar på Trafikverkets förvaltningsanslag eftersom regeringen varken har motiverat åtgärden eller klaggjort vad besparingarna faktiskt ska omfatta. Motionärerna anvisar därmed 300 miljoner kronor mer än regeringen till anslaget 1:3 *Trafikverket* för 2026.

Motionärerna förstår behovet av beredskapsflygplatser men vill inte främja kommersiell drift av flygplatser med skattepengar under pågående klimatkris. Motionärerna vill i stället att resurserna prioriteras till mer hållbara transportslag och avvisar regeringens höjning av anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser*. Motionärerna föreslår därmed en minskning med 318 miljoner kronor för driftsstöd till icke-statliga flygplatser jämfört med regeringens förslag för 2026.

Motionärerna föreslår att anslaget 1:7 *Trafikavtal* ska öka med 99 miljoner kronor mer än regeringens förslag för 2026. Enligt motionärerna innebär en underfinansiering av trafikavtal i praktiken en kostnadsförskjutning från staten till regionerna. Motionärerna anser att staten behöver få ökad förmåga att upphandla både tåg- och bussförbindelser för att säkerställa ett hållbart resande där landet binds samman.

Motionärerna uppmärksammar att regeringen driver på för fler direktlinjer till Arlanda och anser att detta är en problematisk och kortsiktig åtgärd under den pågående klimatkrisen. Motionärerna pekar på att underhållsskulden i den svenska järnvägen samtidigt växer och att järnvägsnätet är i stort behov av investeringar. Motionärerna avvisar därmed regeringens förslag och minskar i

stället anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* med 10 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2026.

Motionärerna pekar vidare på att samtidigt som det krävs körkort för många jobb är det dyrt att ta körkort. Motionärerna vill att det via CSN även fortsättningsvis ska gå att låna till ett personbilskörkort vid godkända trafikskolor. Motionärerna vill därmed öka anslaget 1:18 *Lån till körkort* med 80 miljoner kronor. Vidare vill motionärerna att satsningen även ska omfatta körkort för tung trafik, och de vill därför öka anslaget med ytterligare 40 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2026.

Motionärerna föreslår därtill fem nya anslag.

Motionärerna föreslår att ett nytt anslag, *Sverigebiljett*, införs och ska tillföras totalt 2,5 miljarder kronor för 2026. Motionärerna vill införa en gemensam Sverigebiljett för all regional kollektivtrafik i hela Sverige som skulle fungera likadant i hela landet och ersätta de många olika regionala system som finns i dag. Ett sådant kort skulle enligt motionärerna fungera likadant i hela landet och kosta 450 kronor per månad. Motionärerna menar att prisutvecklingen inom kollektivtrafiken har varit oproportionerlig under lång tid med kraftigt ökade biljettpriser, samtidigt som kollektivtrafiken är en avgörande faktor för klimatomställningen och viktig för hushållens ekonomi.

Motionärerna föreslår även att ett nytt anslag, *Utbildningssatsning järnväg och sjöfart*, ska tillföras totalt 80 miljoner kronor för 2026. Motionärerna påtalar att det finns ett stort behov av att rusta upp och bygga ut järnvägen men att det samtidigt råder brist på personal som kan göra detta. Motionärerna pekar på att det likaså råder stor arbetskraftsbrist även inom sjöfarten och att det behövs en stor utbildningssatsning för att få fler att söka sig till yrken inom järnväg och sjöfart. Enligt motionärerna behöver det också finnas möjlighet till vidareutbildning och kompetensutveckling.

Motionärerna föreslår vidare att ett nytt anslag, *Gotlandstrafiken*, ska anvisas 250 miljoner kronor för 2026. Gotland måste enligt motionärerna få lika bra förutsättningar som alla andra regioner i Sverige. Motionärerna pekar på att frakt- och biljettpiserna har ökat kraftigt för färjetrafiken till och från Gotland och att det behövs förutsättningar att begränsa eller undvika ytterligare prishöjningar för färjeresenärerna.

Motionärerna föreslår att ett nytt anslag, *Konverteringsstöd för begagnade bilar*, införs och ska anvisas 100 miljoner kronor till Transportstyrelsen för 2026. En konverteringspremie ska betalas ut till dem som konverterar en befintlig fossildriven bil till drift med förnybara bränslen som etanol och biogas. Motionärerna föreslår att premien ska uppgå till minst 3 000 kronor och maximalt 12 000 kronor för stöd till kostnader för åtgärder samt besiktning vid etanolkonvertering. För att efterkonvertera en bensinbil till biogasdrift föreslår motionärerna en premie på minst 15 000 kronor och maximalt 24 000 kronor.

Motionärerna föreslår slutligen att ett nytt anslag, *Stärkt cykelinfrastruktur*, införs och ska anvisas 30 miljoner kronor för 2026. Motionärerna vill införa en nationell cykelstrategi samt bygga ut cykelinfrastrukturen och erbjuda

moderna och säkra cykelbanor framför allt på landsbygden – detta för att fler ska vilja och kunna välja cykeln. Motionärerna avsätter för ändamålet en pott som kommunerna kan söka medel ur för att bygga ut och underhålla cykelbanor.

För 2026 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 3 758 500 000 kronor jämfört med regeringens förslag.

Centerpartiet

Ulrika Heie m.fl. (C) framhåller i kommittémotion 2025/26:3739 att en väl fungerande transport- och it-infrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet.

Motionärerna föreslår en minskning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med totalt 282 700 000 kronor jämfört med regeringens förslag 2026. I detta ingår en ökning med 10 miljoner kronor för snabbare introduktion av el- och hybridflyg samt en minskning med 292 700 000 kronor till följd av ett större produktivitetsavdrag och en sänkning av pris- och löneomräkningen av myndigheternas förvaltningsanslag och investeringsanslag.

Motionärerna föreslår att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med totalt 1 911 600 000 kronor jämfört med regeringens förslag för 2026. I ökningen ingår även 150 miljoner kronor till särskilt driftstöd för och 50 miljoner kronor till särskilda insatser inom infrastrukturen på lokal nivå samt för snabbare införande av modeller för alternativ finansiering. Motionärerna föreslår samtidigt en minskning av anslaget med 288 miljoner kronor till följd av ett större produktivitetsavdrag och en sänkning av pris- och löneomräkningen av myndigheternas förvaltningsanslag och investeringsanslag.

Motionärerna föreslår även en satsning på upphandling av nattågstrafik och att anslaget 1:7 *Trafikavtal* därmed ökas med 60 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2026.

Motionärerna föreslår att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* minskas med totalt 4 200 000 kronor jämfört med regeringens förslag 2026. I förslaget ingår en satsning på snabbare infasning av fossilfritt flyg som uppgår till 10 miljoner kronor, samtidigt som en minskning görs av pris- och löneomräkningen.

Motionärerna föreslår slutligen en sänkning av pris- och löneomräkningen som innebär att anslagen 1:3 *Trafikverket* minskas med 307 500 000 kronor, 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* minskas med 400 000 kronor, 1:13 *Trafikanalys* minskas med 400 000 kronor, 2:1 *Post- och telestyrelsen* minskas med 1 100 000 kronor och 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* minskas med 1 500 000 kronor.

För 2026 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 1 373 800 000 kronor jämfört med regeringens förslag.

Miljöpartiet

Linus Lakso m.fl. (MP) framhåller i kommittémotion 2025/26:3517 visionen att alla ska kunna resa hållbart och billigt i hela landet. Motionärerna vill därför se stora investeringar i infrastruktur för framtidens hållbara transporter.

Motionärerna föreslår en höjning av anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med 18 miljarder kronor för 2026 jämfört med regeringens förslag. Motionärerna vill se en historisk satsning på järnvägen i Sverige, bl.a. i fråga om nya stambanor i södra Sverige, dubbelspår på Nya Ostkustbanan samt utbyggnad av Norrbotniabanan och Oslo–Stockholm.

Motionärerna pekar vidare på behovet av mer pengar till underhåll av järnväg och föreslår därför en ökning av anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med 6 miljarder kronor för 2026 jämfört med regeringens förslag.

För att minska flygets klimatpåverkan anför motionärerna bl.a. att flygresorna behöver minska. Motionärerna framhåller också att flyget ska betala för sina utsläpp enligt den princip som är väl etablerad och som innebär att förörenaren betalar. Motionärerna anser följaktligen att anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* ska minska med 425 miljoner kronor för 2026 jämfört med regeringens förslag.

För att stärka tillgängligheten föreslår motionärerna en ökning av anslaget 1:7 *Trafikavtal* med 197 miljoner kronor för 2026. Enligt motionärerna finns det flera viktiga regionala tåglinjer som är i behov av nationellt stöd.

Motionärerna föreslår vidare att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* sänks med 10 miljoner kronor för 2026 för de medel som avser aktivt arbete för fler direktlinjer till Arlanda.

Motionärerna invänder mot att regeringen tar bort medel för nattåg ut i Europa trots att det är viktigt att det finns goda förutsättningar för tåg ut mot Europa. För att tågen ska fortsätta att rulla föreslår motionärerna därför att anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* ska öka med 30 miljoner kronor för 2026 jämfört med regeringens förslag.

Motionärerna föreslår därtill tre nya anslag.

Motionärerna föreslår att ett nytt anslag, *Sverigekortet*, ska anvisas 11,1 miljarder miljoner kronor för 2026. Motionärerna anser att det ska vara billigare att ta sig till jobbet med kollektivtrafik än bil och konstaterar att priserna i kollektivtrafiken har ökat mer än bränslepriserna de senaste åren. Motionärernas förslag innebär att ett Sverigekort ska införas som ger möjlighet till resor med lokal och regional kollektivtrafik i hela landet för 499 kronor per månad för vuxna och 250 kronor per månad för ungdomar, studenter och pensionärer.

Motionärerna föreslår vidare att ett nytt anslag, *Stadsmiljöavtal*, ska anvisas 600 miljoner kronor för 2026. Motionärerna vill att stadsmiljöavtalen ska återinföras och utökas för mer och bättre infrastruktur för cykel och kollektivtrafik samt effektiva varutransporter.

Motionärerna föreslår slutligen att ett nytt anslag, *Investeringsstöd för kollektivtrafik*, ska anvisas 4 miljarder kronor för 2026. Enligt motionärerna

ska det nya anslaget införas för att bidra till att kollektivtrafikhuvudmännen ska kunna investera för att utveckla sin regionala kollektivtrafik. Enligt motionärerna behöver finansieringen av ett nationellt biljettsystem återställas i syfte att få till ett flexibelt och robust system som inte stannar vid länsgränsen, och en kollektivtrafikmyndighet behöver införas för att mer effektivt än i dag kunna arbeta med dessa frågor.

För 2026 föreslår motionärerna sammantaget en ökning av anslagen inom utgiftsområde 22 med 39 492 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag.

Utskottets ställningstagande

Inledande kommentarer

Regeringens förslag till anslag för 2026 för utgiftsområde 22 Kommunikationer innebär att sammanlagt ca 106 705 miljoner kronor anvisas för utgiftsområde 22, varav 104 312 miljoner kronor till transportpolitiken och 2 393 miljoner kronor till politiken för informationssamhället.

Genom ett yttrande till finansutskottet den 4 november 2025 ställde sig trafikutskottet bakom regeringens förslag till ram för utgiftsområde 22 Kommunikationer (yttr. 2025/26:TU1y). Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Centerpartiet och Miljöpartiet lämnade avvikande meningar.

I det följande redovisas utskottets ställningstagande till regeringens förslag till medelsfördelning inom utgiftsområdet och till de frågor som har förts fram i motioner i samband med förslag till alternativa medelsanvisningar.

Utveckling av statens transportinfrastruktur

Utskottet vill inledningsvis framhålla att ett väl fungerande, långsiktigt hållbart och tillförlitligt transportsystem är en förutsättning för att hela Sverige ska fungera. Utskottet delar regeringens uppfattning om transporteffektivitet och att de transportpolitiska målen kan nås genom målmedvetna beslut där trafikslagen inte ställs mot varandra utan i stället ges förutsättningar att komplettera varandra. Utskottet vill även framhålla vikten av att underlätta människors vardag med resor till jobb och utbildning samt vikten av att stärka förutsättningarna för en effektiv godstrafik som främjar jobb, stärkt konkurrenskraft och tillväxt i hela landet.

När det gäller frågan om resurser till utvecklingen av det statliga transportsystemet påminner utskottet om att riksdagen i juni 2021 beslutade om en ekonomisk ram om 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Beslutet innebär att 437 miljoner kronor av den totala planeringsramen ska användas för utveckling av transportsystemet. Riksdagen beslutade därefter i december 2024 om en ny långsiktig ekonomisk ram om 1 171 miljarder kronor i 2025 års priser för 2026–2037 (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Beslutet innebär att 607 miljarder kronor av den totala

planeringsramen ska användas till utveckling av transportsystemet. Beslutet innebär vidare att planeringsramen för investeringar i vissa väg- och järnvägsprojekt, för de delar där kapitalkostnaden finansieras med inkomster från trängselskatt eller infrastrukturavgifter, ska uppgå till 63 miljarder kronor för perioden 2010–2037 samt att regeringen bemyndigas att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan den nationella planen och länsplanerna. Regeringen framhåller i budgetpropositionen att de ekonomiska ramarna för nya investeringar jämfört med den nu gällande planen kommer att öka markant genom den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037, och enligt regeringens bedömning ökar detta förutsättningarna för en robust transportinfrastruktur. Utskottet påminner om att Trafikverket den 30 september 2025 redovisade sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 och att denna är ute på remiss t.o.m. den 30 december 2025. Regionerna ska redovisa sina länsplaner till regeringen senast den 20 januari 2026. Det samlade underlaget, inklusive remissynpunkter, kommer att beredas inom Regeringskansliet och regeringen planerar att därefter under våren 2026 fatta beslut om den slutliga nationella planen för transportinfrastruktur för perioden 2026–2037.

Utskottet ser fram emot regeringens slutliga beslut om den nationella planen för transportinfrastruktur för kommande planeringsperiod och välkomnar de angelägna satsningar som kommer att göras för att utveckla den statliga transportinfrastrukturen.

Regeringen anger i den senaste infrastrukturpropositionen att den avser att aktivt pröva möjligheten till finansiering av transportinfrastruktur på andra sätt än genom anslag och avgifter – detta under förutsättning att det kan leda till ett snabbare och mer kostnadseffektivt genomförande eller till att fler projekt kan genomföras inom en viss tidsram än vad som annars hade varit fallet. Enligt regeringen behöver infrastrukturpolitiken ett nationellt perspektiv som bidrar till utvecklingen av sammanhängande stråk och en tydlig systemsyn i bedömningen av åtgärder för att öka samhällsnyttan av transportinfrastrukturen. Utskottet anser liksom regeringen att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen och att de transportpolitiska målen bör vara utgångspunkt för prioritering av objekt oberoende av om det förekommer medfinansiering eller inte.

Regeringen pekar vidare i den senaste infrastrukturpropositionen på att det behövs insatser inom en rad områden som teknikutveckling och innovation, mer kostnadseffektiv utformning samt effektivare upphandlingar och samverkan med entreprenörsmarknaden. Utskottet ser positivt på vad regeringen uttalat om att den följer och driver på detta arbete och delar regeringens bedömning att Trafikverket och andra offentliga organisationer bör kunna förbättra förutsättningarna för leverantörsmarknaden och bättre ta till vara sektorns förmåga till effektivisering genom innovation.

Utskottet välkomnar även vad regeringen uttalar i budgetpropositionen om att den nu genomför de åtgärder som behövs för att den politiskt överenskomna

storleken på den ekonomiska ramen för satsningar i infrastrukturen för perioden 2026–2037 ska uppnås.

Med anledning av regeringens översyn av den finansiella styrningen av Trafikverket beräknade regeringen i budgetpropositionen för 2025 att anslagsmedel för Trafikverkets förvaltningskostnader fr.o.m. 2026 ska omfördelas från berörda sakanslag till myndighetens förvaltningsanslag. Enligt regeringen innebär den finansiella översynen av Trafikverket förutom att medel föreslås omfördelas även att anslagens ändamål behöver ses över och formuleras på en mer övergripande nivå. Utskottet har inget att invända mot detta och välkomnar regeringens bedömning att det kan förväntas leda till en ökad transparens, bättre budgetdisciplin och starkare kostnadskontroll.

Utskottet anser att regeringens förslag om att anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* ska anvisas 46 386 804 000 kronor för 2026 är väl avvägt och står därmed bakom förslaget. Utskottet står likaledes bakom regeringens förslag om omföring av medel till och från andra anslag och den angelägna anslagsökningen för Sveriges åtagande som Natomedlem att vidta åtgärder som syftar till att upprätthålla fortsatt tågfräjetrafik mellan Sverige och Tyskland t.o.m. 2031.

Stadsmiljöavtal

Sedan 2015 har det funnits ett statligt stöd till åtgärder för kollektivtrafik i tätorter som genomförs av kommuner och regioner – de s.k. stadsmiljöavtalen. Under 2017 kompletterades stadsmiljöavtalen även med cykelåtgärder. Under 2019 gjordes en ytterligare ändring och kommuner och regioner har sedan dess även kunnat ansöka om stöd för hållbara godstransportlösningar som innefattar investeringar för samlastning av godstransporter, samordnad citylogistik eller gods på cykel för lokal eller regional distribution. I den nationella planen för 2018–2029 fanns 12 miljarder kronor för stadsmiljöavtalen och enligt den nationella planen för 2022–2033 finns totalt 6 miljarder kronor till stadsmiljöavtalen för perioden 2022–2027, dvs. 1 miljard kronor per år.

I budgetpropositionen för 2024 aviserade regeringen att den kommer att fasa ut stadsmiljöavtalen för att finansiera andra satsningar. Regeringen uppmärksammade vidare stadsmiljöavtalen i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28) och konstaterade då att stödet för att främja hållbara stadsmiljöer, dvs. stadsmiljöavtalen, har liten klimatnytta och att de därmed fasas ut genom att inga nya ansökningar beviljas medan redan ingångna avtal kommer att fortsätta att finansieras via utvecklingsmedlen. Utskottet har liksom vid budgetberedningen för 2025 inget att invända mot att regeringen fasar ut stadsmiljöavtalen och finner heller inte anledning att införa ett nytt anslag för stadsmiljöavtal.

Åtgärder för att utöka cykelinfrastrukturen

Regeringen bedömer i budgetpropositionen att åtgärder som ökar säker gång och cykling i transportsystemet generellt ger positiva hälsoeffekter.

Den dåvarande regeringen beslutade 2017 om En nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling – som bidrar till ett hållbart samhälle med hög livskvalitet i hela landet. Cykelstrategin har inte uppdaterats sedan den beslutades. Riksrevisionen har granskat statens arbete med att förbättra förutsättningarna för cykeltrafiken. Resultatet av granskningen redovisades i april 2025 i en granskningsrapport (RiR 2025:11). I rapporten pekar Riksrevisionen på att de fått uppgifter från Regeringskansliet om att cykelstrategin är giltig tills regeringen beslutat om en ny, uppdaterad eller kompletterad inriktning. Som framhålls i regeringens skrivelse (skr. 2025/26:56) med anledning av Riksrevisionens rapport har Trafikverket för att främja kommuners och regioners arbete med aktiva transporter, däribland cykling, fått i uppdrag i regleringsbrevet för budgetåren 2024 och 2025 att stärka samverkan med relevanta aktörer kring förutsättningarna för aktiva transporter såsom cykling eller gång, och att genom vägledning och exempel stödja motsvarande arbete i regioner och kommuner. Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att regeringens skrivelse kommer att beredas i riksdagen under våren 2026.

Utskottet vill vidare påminna om att ett nationellt cykelbokslut presenteras vartannat år. Enligt det nationella cykelbokslutet från 2024 (Trafikverket 2024:120) beviljade Trafikverket under 2022 och 2023 genom stadsmiljöavtalen drygt 700 miljoner kronor i stöd till 89 rena cykelåtgärder i kommuner och regioner, och det finns ytterligare åtgärder som innehåller cykelinsatser. I åtgärderna och motprestationerna ingår sammanlagt nästan 65 kilometer nya eller förbättrade gång- och cykelvägar. Av det nationella cykelbokslutet framgår vidare att under 2015–2023 investerades ca 5,4 miljarder kronor i cykelfrämjande åtgärder längs det statliga vägnätet samt som statlig medfinansiering till det kommunala vägnätet. I cykelbokslutet bedöms utvecklingen av investeringar i cykelfrämjande åtgärder vara positiv jämfört med tidigare år, för både den nationella planen och de regionala planerna. Investeringar i cykelfrämjande åtgärder kan vara t.ex. cykelbanor och planskilda cykelpassager samt utbetalning av statlig medfinansiering till cykelåtgärder på det kommunala vägnätet. Cykelåtgärder kan också ingå i andra vägprojekt inom den nationella planen och regionala planer utan att vara utpekade som cykelprojekt.

Det totala cykelvägnätet, oberoende av väghållare, omfattade 26 922 kilometer vid årsskiftet 2023/24 enligt den nationella vägdatabasen. I det nationella cykelbokslutet konstateras att detta är en ökning med 1 192 kilometer registrerad cykelväg jämfört med det föregående nationella cykelbokslutet. Under 2024 byggdes 57 kilometer ny statlig gång- och cykelväg – att jämföra med 48 kilometer 2023 och 24 kilometer under 2022. Utskottet ser även fram emot ytterligare insatser för cykelinfrastrukturen som kan förväntas göras med anledning av den nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037. Sammanfattningsvis ser utskottet mycket positivt på de betydande satsningar som har gjorts och görs för att utveckla och förbättra infrastrukturen för cykel. Utskottet finner för närvarande inte anledning att föreslå ett nytt

anslag för en pott för stärkt cykelinfrastruktur och avstyrker därmed ett motionsförslag om detta.

Vidmakthållande av transportinfrastruktur

Utskottet vill liksom tidigare framhålla att transportinfrastrukturen bidrar till att stärka näringslivets förutsättningar och till regional utveckling och landsbygdsutveckling. Utskottet anser att underhållet av det svenska väg- och järnvägsnätet behöver stärkas och att underhållsåtgärder därför måste prioriteras. Åtgärderna ska säkerställa infrastrukturens funktion, och det eftersatta underhållet ska återtats på ett effektivt sätt. Vidare ska underhållsåtgärderna planeras och genomföras så att största möjliga samhällsnytta uppnås samtidigt som framkomlighet och trafiksäkerhet värnas.

När det gäller vägunderhållet ser utskottet positivt på att regeringen i budgetpropositionen redovisar att verksamhetsvolymen för detta ökade under 2024 jämfört med föregående år och att Trafikverket har fortsatt att genomföra ett utökat antal åtgärder till följd av bl.a. regeringens särskilda satsningar på förbättrat vägunderhåll av såväl de statliga som de enskilda vägarna. Till de åtgärder av vägunderhållet som utfördes i hela landet hör bl.a. beläggnings-, belysnings-, avvattnings- och brounderhåll.

När det gäller järnvägsunderhållet ser utskottet positivt på vad som framgår av budgetpropositionen om att Trafikverket för att uppnå en långsiktigt effektiv användning av resurserna har prioriterat underhållet på ett sätt som skapar mesta möjliga nytta för järnvägens slutanvändare. Prioriteringarna framgår av Trafikverkets underhållsplan för 2024–2027 som utgår från den nationella planen för transportinfrastrukturen och Trafikverkets underhållsstrategier.

Regeringen påminner i budgetpropositionen om att den från början av mandatperioden har varit tydlig med att det är underhåll av den befintliga infrastrukturen som ska prioriteras eftersom det bidrar till en välfungerande transportinfrastruktur som stärker såväl Sveriges samlade konkurrenskraft som den regionala utvecklingen. Utskottet delar regeringens uppfattning och anser att detta arbete behöver fortsätta. Underhållet av befintliga vägar och järnvägar har prioriterats ned under lång tid och verksamheten har tillförts för lite resurser, vilket har medfört att underhållsskulden har tillåtits växa. Utskottet ser därför mycket positivt på vad regeringen framför om att stora satsningar görs på infrastrukturen för att bryta denna negativa trend.

Utskottet vill i sammanhanget också peka på regeringens översyn av den finansiella styrningen av Trafikverket och att regeringen i budgetpropositionen för 2025 med anledning av detta beräknade att anslagsmedel för Trafikverkets förvaltningskostnader fr.o.m. 2026 ska omfördelas från berörda sakanslag till myndighetens förvaltningsanslag. Enligt regeringen innebär den finansiella översynen av Trafikverket förutom att medel föreslås omfördelas även att ändamålen för bl.a. anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens*

transportinfrastruktur behöver ses över och formuleras på en mer övergripande nivå. Utskottet har inget att invända mot detta.

Utöver pris- och löneomräkning och tidigare beslutade, föreslagna och aviserade åtgärder föreslår regeringen i budgetpropositionen för 2026 omfördelning av medel till och från andra anslag och en anslagsökning till järnvägen. För att stärka järnvägens konkurrenskraft har det sedan 2018 avsatts medel för en miljökompensation för godstransporter på järnväg. Regeringen föreslår i budgetpropositionen att miljökompensationen för godstransporter på järnväg utökas med 335 miljoner kronor per år under perioden 2026–2030. Utökningen förutsätter att Europeiska kommissionen godkänner stödet. Till sammans med den tidigare beslutade förlängningen av miljökompensationen med 550 miljoner kronor per år under perioden 2026–2030 innebär förslaget att stödet totalt kommer att uppgå till 885 miljoner kronor per år under den aktuella perioden. Utskottet ser positivt på detta, som enligt regeringen motsvarar den årliga höjning av banavgifterna för godstrafiken som Trafikverket beräknat mellan 2024 och 2025. Med detta vill regeringen stärka förutsättningarna för en effektiv godstrafik som främjar jobb, starkt konkurrenskraft och tillväxt i hela landet. Utskottet anser sammanfattningsvis att regeringens förslag att för 2026 anvisa totalt 40 327 971 000 kronor till anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* är väl avvägt och avstyrker därmed motionsförslag om att tillföra anslaget ytterligare medel.

Utskottet vill avslutningsvis framhålla att riksdagen i december 2024 beslutade om en långsiktig ekonomisk ram om 1 171 miljarder kronor i 2025 års priser för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. för perioden 2026–2037 (prop. 2024/25:28, bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102). Beslutet innebär att 354 miljarder kronor av den totala planeringsramen ska användas till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring av och reinvesteringar i vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar och att 210 miljarder kronor ska användas till vidmakthållande av statliga järnvägar inklusive reinvesteringar. Utskottet påminner i sammanhanget om att riksdagsbeslutet även innebär att riksdagen har bemyndigat regeringen att efter åtgärdsplaneringen slutligt besluta om fördelningen av medel mellan den nationella planen och länsplanerna. Utskottet anser i likhet med regeringen att jämfört med den nu gällande planen för 2022–2033 kommer de ekonomiska ramarna för underhåll av vägar och järnvägar att öka markant genom den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen 2026–2037. Enligt regeringen skapar den kommande planen förutsättningar för att återta underhållsskulden på järnvägen så långt som Trafikverket bedömer är möjligt under planperioden och för att underhållsskulden kan arbetas bort helt på vägarna. Utskottet välkomnar detta och vad regeringen framför i budgetpropositionen om att den nu vidtar de åtgärder som behövs för att uppnå den politiskt överenskomna storleken på den ekonomiska ramen för satsningar på infrastrukturen för perioden 2026–2037.

Ansvar för att genomföra underhåll på järnväg

När det gäller motionsförslagen om ansvaret för underhållet på järnväg påminner utskottet om att riksdagen fattade beslut om den nuvarande myndighetsstrukturen våren 2010 och att Trafikverket med anledning av detta inrättades den 1 april samma år (prop. 2009/10:59, bet. 2009/10:TU9, rskr. 2009/10:183). Beslutet innebar att planeringen av utvecklingen av transportinfrastruktur samlades hos Trafikverket. Syftet med den nya myndighetsstrukturen var att skapa de bästa förutsättningarna för funktionalitet i hela transportsystemet och en önskvärd effektivisering av de statliga upphandlings- och beställningsfunktionerna samt en lämplig och enhetlig regional representation.

Utskottet påminner om att regeringen redan 2013 utsåg en särskild utredare med uppdraget att göra en översyn av järnvägens organisation, i syfte att ta fram förslag till förbättringar som gör att järnvägssystemet på bästa sätt möter framtidens krav på ett effektivt och hållbart transportsystem. Resultatet av utredningsarbetet har presenterats i tre betänkanden: En enkel till framtiden? Delbetänkande av Utredningen om järnvägens organisation (SOU 2013:83), Koll på anläggningen (SOU 2015:42) och En annan tågordning – bortom järnvägsknuten (SOU 2015:110). Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att Trafikanalys i september 2024 gav den särskilda utredaren i uppdrag att följa upp de förslag som lämnats av Utredningen om järnvägens organisation, med fokus på de utredningsförslag som berörde Trafikverket och dess verksamhet. Utredaren presenterade med anledning av detta en uppdragsrapport till Trafikanalys i oktober 2025. Syftet med den genomgång som gjorts är att bidra med underlag till Trafikanalys pågående regeringsuppdrag att granska och följa upp Trafikverkets arbete med kostnadskontroll.

Utskottet noterar vidare att Trafikverket på uppdrag av tidigare regeringar har gjort flera utredningar om hur järnvägsunderhållet ska organiseras. Resultatet av dessa har bl.a. presenterats i rapporterna Järnvägsunderhållets organisering (TRV 2017/50879) och Åtgärder för visst järnvägsunderhåll i egen regi (2022:057). Vidare har en särskild utredare haft i uppdrag att utreda hur järnvägsunderhållet i form av basunderhåll skulle kunna överföras från Infranord AB till Trafikverket (SOU 2020:18).

Regeringen beslutade i augusti 2023 att ge Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten genomför och avser att genomföra för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka robustheten, tillförlitligheten och punktligheten i järnvägstrafiken. I en rapport från februari 2024 redovisar Trafikverket de åtgärder som myndigheten genomför eller kommer att genomföra för att stärka den operativa förmågan inom järnvägsunderhållet (RU LI2023/03037). Med anledning av uppdraget presenterade Trafikverket i juni 2024 en andra rapport med en uppföljning av de åtgärder som redovisades i den första rapporten för att stärka järnvägsunderhållets genomförande (TRV 2023/90568 Efterrapportering till publikationsnummer 2024:025). I oktober 2024 presenterade Trafikverket den tredje och sista rapporten där myndigheten

beskriver vägen framåt för en ökad operativ förmåga (TRV 2023/90568) där myndigheten bl.a. konstaterar att den kraftsamlar för ett närmare Sverige med målsättningen att öka fokus på kunder och omvärld, stärka leveransförmågan och öka den inre effektiviteten. Utskottet välkomnar Trafikverkets genomlysning av verksamhetens effektivitet och utgår från att regeringen följer den fortsatta utvecklingen av den nuvarande myndighetsstrukturens ändamålsenlighet och effektivitet. Utskottet delar vidare den bedömning som regeringen framför i den senaste infrastrukturpropositionen (prop. 2024/25:28), att det är av stor vikt att de medel som staten tilldelar infrastrukturuområdet används effektivt och på bästa sätt samt att arbetet med att verka för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen bör intensifieras.

Utskottet vill slutligen påminna om att riksdagen vid flera tidigare tillfällen har behandlat motionsförslag om myndighetsstrukturen och vissa organisatoriska frågor inom transportområdet, senast i betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor. Utskottet finner inte heller nu skäl för att vidta någon åtgärd och konstaterar att myndighetsstrukturen har utretts noggrant och att en enhällig riksdag har fattat beslut om den nuvarande strukturen. Därmed avstyrker utskottet motionsförslaget om att tillföra anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* 20 miljoner kronor för att påbörja återtagandet av den statliga kontrollen av underhållet av järnvägen.

Enskilda vägar

När det gäller det statliga bidraget för drift av enskild väg vill utskottet peka på att det uppgår till 1 783 miljoner kronor under 2025 och att regeringen under 2024 och 2025 har förstärkt underhållet av enskilda vägar med totalt 250 miljoner kronor.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att regeringen i juni 2025 fattade beslut om dels en ny förordning om statsbidrag till enskild väghållning som träder i kraft den 1 januari 2026, dels en ändring i Trafikverkets instruktion. De nya reglerna innebär att det införs utökade möjligheter att lämna bidrag för särskilda åtgärder om det finns särskilda skäl. Det kan t.ex. vara om en väg av allmänt intresse har försämrats eller förstörts på grund av naturkatastrofer eller om vägen använts för omledning av trafik och det skett bortom väghållarens kontroll. Utskottet ser positivt på detta.

När det gäller frågan om ytterligare medel för underhåll av enskilda vägar vill utskottet slutligen också påminna om att totalt 15 miljarder kronor anvisats för bidrag till drift av enskilda vägar i den nu gällande trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen 2022–2033. Utskottet tillstyrker därmed regeringens förslag till medelsanvisning i fråga om bidraget för drift av enskild väg och anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

Effektiviseringsarbetet inom Trafikverket

Utskottet påminner om att Trafikverkets generaldirektör sommaren 2023 beslutade om en genomlysning av Trafikverket för att stärka verksamhetens effektivitet och leveransförmåga. Resultatet av genomlysningen publicerades

i mars 2024 (2023/126975). I rapporten framkommer bl.a. att det finns potential att effektivisera verksamheten – inte minst genom att göra det enklare att samarbeta över organisationsgränser för att bättre tillvarata den samordningspotential som ligger i en trafikslagsövergripande verksamhet. Rapportens övergripande slutsats är att Trafikverket kan åstadkomma detta genom en förflyttning mot en verksamhet med ett större och tydligare fokus på att tillsammans leverera värde utifrån samhällets, människors och näringslivets behov.

Utskottet ser positivt på vad regeringen framför i budgetpropositionen för 2026 om att arbetet med att effektivisera Trafikverkets verksamhet fortsätter. Regeringen pekade i budgetpropositionen för 2025 på att Trafikverkets arbete med effektivisering av den egna verksamheten genom att bl.a. minska myndighetens interna kostnader skulle minska storleken på Trafikverkets två stora sakanslag samt myndighetens förvaltningsanslag med 600 miljoner kronor fr.o.m. 2026. Utskottet vill framhålla vikten av att myndigheternas verksamhet präglas av effektivitet och leveransförmåga och tillstyrker mot denna bakgrund regeringens förslag om en minskning av Trafikverkets förvaltningsanslag 1:3 *Trafikverket* med 300 miljoner kronor fr.o.m. 2026.

Kollektivtrafik

Med anledning av motionsförslagen om kollektivtrafik vill utskottet inledningsvis påminna om att det i enlighet med kollektivtrafiklagen (2010:1065) är regionerna och kommunerna som gemensamt ansvarar för den regionala kollektivtrafiken. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna har det övergripande ansvaret för all regional kollektivtrafik i respektive län. I ansvaret ligger att fastställa behov och mål för den regionala kollektivtrafikförsörjningen liksom att besluta om trafikering och prissättning. Den regionala kollektivtrafikmyndigheten har befogenhet att upphandla kollektivtrafik för att tillgodose behovet av kollektivtrafik inom regionen och belastas med kostnaderna för att bedriva trafiken. I dagsläget finansieras den regionala kollektivtrafiken till ungefär hälften med skattemedel och resterande del med biljettintäkter. Den exakta fördelningen skiljer sig något åt mellan olika regioner, och i viss utsträckning finns det komplement från kommunerna, staten och övriga affärsintäkter som bl.a. reklam och kommersiella inslag. Transportstyrelsen kontrollerar att regionala kollektivtrafikmyndigheter och kollektivtrafikföretag följer kollektivtrafiklagen och bevakar marknadsutvecklingen. Utskottet anser att den nuvarande ordningen fungerar väl och avstyrker därmed motionsförslaget om att tillföra 20 miljoner kronor till anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* för att inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet.

Som framgår av tidigare avsnitt hade kommuner och regioner fram till 2024 möjlighet att söka stöd för att främja hållbara stadsmiljöer, t.ex. genom en ökad andel persontransporter med kollektivtrafik. Det handlar om s.k. stadsmiljöavtal och åtgärder som bidrar till en ökad andel hållbart resande, t.ex. i

form av upprustning av centrumnära hållplatser och regionala superbussar. Åtgärder som kommuner och regioner har kunnat söka stöd för, och motprestationer, ska vara genomförda senast under 2027. Utskottet påminner om att utskottet vid budgetberedningen för 2025 inte hade något att invända mot att regeringen fasar ut stadsmiljöavtalen. Utskottet finner heller inte anledning att tillstyrka motionsförslaget om att införa ett nytt anslag om 4 miljarder kronor till investeringsstöd för kollektivtrafik 2026.

Mot bakgrund av motionsförslaget om gratis kollektivtrafik för unga på sommaren kan utskottet inledningsvis konstatera att detta förekom under 2018. Bakgrunden till detta var riksdagens beslut hösten 2017 att i enlighet med den dåvarande regeringens förslag i budgetpropositionen för 2018 införa ett statligt bidrag på 350 miljoner kronor per år under 2018–2020 för att finansiera avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet (prop. 2017/18:1, bet. 2017/18:TU1, rskr. 2017/18:104). I samband med budgetberedningen hösten 2018 beslutade dock riksdagen att avskaffa det tidigare aviserade statliga bidraget för avgiftsfri kollektivtrafik för skolungdomar under sommarlovet. Vid beredningen av beslutet ansåg trafikutskottet att reformen gratis kollektivtrafik för unga skulle avskaffas till förmån för finansiering av andra mer prioriterade åtgärder och därför minskades anslaget 1:1 med 350 miljoner kronor per år 2019 och 2020 (bet. 2018/19:TU1, rskr. 2018/19:109). Motsvarande förslag om att införa kollektivtrafik för unga på sommaren har även behandlats i samband med de följande årens budgetpropositioner, senast hösten 2024. Utskottets majoritet har då ansett att förslaget inte borde genomföras, bl.a. med hänvisning till att det finns andra områden inom statsbudgeten som staten behöver prioritera resurser till. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker därmed motionsförslaget om gratis kollektivtrafik för unga.

Vidare påminner utskottet med anledning av motionsförslagen om Sverigebiljett och Sverigekort om att frågan om ett nationellt biljettsystem för all kollektivtrafik har varit föremål för utredning (SOU 2020:25). Den dåvarande regeringen gav därefter i april 2022 Trafikverket i uppdrag att analysera och föreslå hur ett ekonomiskt stöd för att utveckla och integrera regionala biljettsystem för ökad nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter ska utformas, och detta uppdrag redovisades i juni samma år. I december 2022 aviserade den nuvarande regeringen att den inte avser att fullfölja det uppdrag som getts till Trafikverket om nationell tillgång till kollektivtrafikens biljetter. Regeringen motiverade detta med behovet av omprioriteringar av medel till en satsning på civilt försvar. Utskottet delar regeringens uttalade ståndpunkt i fråga om ett nationellt biljettsystem och finner därmed inte anledning att föreslå att medel anvisas till ett särskilt anslag för ett sådant ändamål i form av s.k. Sverigebiljetter eller Sverigekort.

Utskottet vill i sammanhanget även uppmärksamma att Samtrafiken i mars 2024 sjösatte den nya biljettjästen Nationell distribution, som baseras på en öppen internationell onlinestandard. Enligt Samtrafiken kommer den nya tjänsten att ge fördelar för resenärerna som får det enklare att komma åt,

planera och boka en resa med flera trafikoperatörer, även konkurrerande bolag, både inom Sverige och längre fram även till och från Europa. Samtliga producenter av kollektivtrafik kommer med hjälp av lösningen att kunna göra sina biljettprodukter åtkomliga och kombinerbara för återförsäljare. Enligt Samtrafiken kommer den nya infrastrukturen att skapa goda förutsättningar för fortsatt utveckling av biljettsamarbetet Resplus och tjänsten kommer också att kunna möjliggöra säkrare och i större utsträckning validerbara biljetter när dessa införs. Detta kommer enligt Samtrafiken i sin tur att bidra till ökad säkerhet och säkrade intäkter. Utskottet välkomnar denna typ av nya tjänster eftersom de kan underlätta reseplaneringen för resenärerna och därmed främja att fler väljer att resa med kollektiva färdmedel.

Transportsektorns klimatomställning

Inrikes transporter står för knappt en tredjedel av Sveriges totala utsläpp av växthusgaser. Fram till 2030 ska utsläppen från inrikes transporter (exklusive flyg) minska med minst 70 procent. Regeringen pekar i budgetpropositionen på att åtgärder för att påskynda klimatomställningen inom transportsektorn huvudsakligen görs inom utgiftsområdena 20 Klimat, miljö och natur och 21 Energi.

När det gäller motionsförslagen om att främja en satsning på snabbare infasning och introduktion av fossilfritt flyg, elflyg och hybridflyg vill utskottet peka på att olika typer av insatser görs inom området. Utskottet vill här uppmärksamma Trafikverkets uppdrag att öka samverkan och utbytet av information mellan Trafikverket och berörda aktörer när det gäller forskning och innovation som rör elflyg. Av Trafikverkets årsredovisning för 2024 framgår att myndigheten har anordnat en heldag om forskning och innovation inom luftfart som bl.a. handlade om pågående forskning och framtida behov för att åstadkomma en snabb introduktion av elflyg. Vidare hölls den årliga resultatkonferensen Grönt ljus om hur elflyg kan bli en del i luftfartens omställning, och det har även hållits ett antal mindre seminarier om bl.a. små eldrivna luftfarkoster, drönarutveckling och ny luftmobilitet. Trafikverket har även deltagit i bl.a. Heart Aerospaces hangardag och ett seminarium om nordiskt elflyg. Av Trafikverkets årsredovisning framgår även att det tiotal projekt om elflyg som beviljades under 2023 ökade i omfattning och fortsatte under 2024 samt att två nya projekt har beviljats. Enligt Trafikverket har det gemensamma forumet med Energimyndigheten och Vinnova fortsatt med fördjupad informationsdelning och kontakter med fler myndigheter. Utskottet ser positivt på att detta forum har som syfte att öka överhörning och kunskapsdelning och minska överlapp och glapp när det gäller fossilfritt flyg, inklusive elflyg. Utskottet välkomnar de åtgärder och satsningar som görs för att åstadkomma en snabbare infasning av fossilfritt flyg och introduktion av el- och hybridflyg. Utskottet finner dock inte anledning att för närvarande tillföra ytterligare resurser 2026 för detta ändamål och avstyrker därmed motionsförslaget om detta.

När det gäller motionsförslaget om att införa ett nytt anslag för konverteringsstöd för begagnade bilar vill utskottet påminna om det uppdrag som den föregående regeringen gav Konjunkturinstitutet att utreda förutsättningarna att konvertera befintliga fordon så att de kan drivas med el eller förnybara drivmedel. Resultatet av utredningen presenterades i juni 2021 i rapporten Efterkonvertering av personbilar – en samhällsekonomisk analys (KI 2021:12). Utskottet vill uppmärksamma att analysen bl.a. visade att viss konvertering av bilar kommer att ske även i avsaknad av konverteringsstöd eftersom vissa bilägare kommer att finna det privatekonomiskt lönsamt. Sådan spontan konvertering får enligt Konjunkturinstitutet anses vara ett kostnads-effektivt inslag i anpassningen till transportsektorns utsläppsmål. Utskottet konstaterar att det för närvarande inte finns anledning att införa ett nytt anslag för ett särskilt konverteringsstöd för begagnade bilar.

Mot bakgrund av att transportsektorns klimatomställning spänner över ett stort antal myndigheters ansvarsområden på olika nivåer i samhället, med bl.a. ansvar för fordon, drivmedel, transportinfrastruktur, samhällsplanering, fartyg, flyg, forskning och innovation välkomnar utskottet att regeringen i januari 2024 gav Trafikverket i uppdrag att samordna de statliga myndigheternas arbete för att påskynda transportsektorns klimatomställning. Uppdraget ska slutredovisas till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 31 december 2026.

Om lån till körkort

Med anledning av motionsförslagen om lån till körkort vill utskottet inledningsvis påminna om att körkortslånet infördes den 1 september 2018 och är ett statligt lån för körkortsutbildning som ursprungligen riktade sig till vissa arbetslösa i åldern 18–47 år. Syftet med lånet var att öka möjligheterna för unga och arbetslösa att komma in på arbetsmarknaden. För att kunna få körkortslån skulle den sökande ha varit anmäld som arbetssökande hos Arbetsförmedlingen under minst sex sammanhängande månader närmast före den dag då ansökan kom in till CSN. Under samma tid skulle personen ha varit arbetslös eller ha deltagit i ett arbetsmarknadspolitiskt program alternativt ha haft en etableringsplan. Den 1 december 2021 gavs en ny målgrupp rätt till körkortslån. Det innebar att det kunde beviljas till den som fyllt 19 men inte 21 år och som har en gymnasieexamen eller motsvarande. Körkortslånet har endast fått användas för att ta svenskt körkort med körkortsbehörighet B. Det högsta lånebeloppet har varit 15 000 kronor och lånet har betalats ut i delbelopp om 5 000 kronor. Ungefär 18 200 personer har använt möjligheten till körkortslån sedan lånet infördes. CNS fick i regleringsbrevet för 2022 i uppdrag att följa upp i vilken omfattning körkortslånet leder till körkort samt att redovisa övriga effekter av körkortslånet som myndigheten bedömer relevanta. Uppdraget finns redovisat i rapporten Leder körkortslån till körkort? (CSN rapport 2023:4).

Regeringen konstaterade i budgetpropositionen för 2024 att det körkortslån som införts inte har fungerat som ett effektivt instrument för att öka anställningsbarheten hos målgrupperna och att intresset för lånet har sjunkit successivt sedan det infördes. Regeringen konstaterade vidare att anslaget 1:18 *Lån till körkort* har varit kraftigt underutnyttjat och föreslog mot denna bakgrund att möjligheten till nya lån till körkort skulle upphöra den 1 januari 2024, men att medel för att täcka kvarvarande ekonomiska åtaganden skulle kvarstå på anslaget. Riksdagen beslutade i enlighet med regeringens förslag. Utskottet har därmed inget att invända mot regeringens förslag för 2026 om att anslaget 1:18 *Lån till körkort* inte längre ska anvisas några medel.

Om upphandling och trafikavtal

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det i Sverige är kommunerna, regionerna och länen som ansvarar för den regionala kollektivtrafiken, medan den långväga trafiken bedrivs kommersiellt. På en del platser, främst i norra Sverige, finns det brister i trafiken mellan regionerna eftersom det inte är lönsamt att köra kollektivtrafik där. Trafikverket har därför i uppdrag av regeringen att verka för en grundläggande tillgänglighet och ansvarar för statens avtal om transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik, inklusive flygtrafik, som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift. I detta ingår även linjesjöfart till Gotland.

Som underlag för de upphandlingar som Trafikverket gör kartlägger myndigheten tillgängligheten mellan olika delar av landet. Trafikavtal finns i dag för tåg-, flyg- och busstrafik samt för färjetrafik till Gotland. För nattåg, Gotlandsfärjan och flyg avtalar Trafikverket direkt med en operatör och för övriga trafikavtal samverkar Trafikverket med regionala kollektivtrafikmyndigheter.

För att minska bristerna och bidra till en grundläggande tillgänglighet tecknar Trafikverket direkta trafikavtal för flygtrafik med en eller flera operatörer. Upphandling av flygtrafik styrs av EU:s lufttrafikförordning (1008/2008) som reglerar och begränsar vad som är möjligt att upphandla. Efter genomförd upphandling beslutade Trafikverket våren 2023 om tilldelning av avtal för perioden oktober 2023 till oktober 2027 för att fullgöra trafikplikten på ett antal sträckor i norra Sverige.

Utskottet anser att den nuvarande ordningen där regionala kollektivtrafikmyndigheter har ett övergripande ansvar för kollektivtrafiken i respektive län och för att utarbeta regionala trafikförsörjningsprogram fungerar väl. Utskottet ser vidare fram emot att Trafikverket på sedvanligt sätt kommer att prioritera och upphandla den kollektivtrafik som behövs för grundläggande tillgänglighet och transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik. Utskottet förutsätter att regeringen även fortsättningsvis kommer att följa utvecklingen av hur tillgängligheten genom trafikavtal upprätthålls i olika delar av landet och att regeringen, om den skulle identifiera att det finns ytterligare tillgänglighetsbehov som behöver tillgodoses, återkommer till riksdagen i frågan.

Utskottet står därmed bakom det förslag som regeringen har lämnat i budgetpropositionen för 2026 om att anvisa totalt 1 055 miljoner kronor till anslaget 1:7 *Trafikavtal*.

Upphandling av nattåg

När det gäller motionsförslaget om att upphandla nattågstrafik vill utskottet peka på att regeringen den 9 oktober 2025 beslutade att ge Trafikverket i uppdrag att utreda det statliga åtagandet för trafik med nattåg. Enligt uppdraget ska utredningen omfatta en analys av den totala efterfrågan på nattågsresor, ta hänsyn till att upphandlad nattågstrafik i så stor utsträckning som möjligt inte ska påverka kommersiellt bedriven nattågstrafik, beakta det uppdrag som Trafikverket har att ingå avtal om transportpolitiskt motiverad kollektivtrafik som inte upprätthålls i annan regi och där det saknas förutsättningar för kommersiell drift samt redovisa för- och nackdelar med olika alternativ för hur den statliga fordonsflottan bör ägas, förvaltas och finansieras och hur kapitalkostnaderna ska hanteras. Enligt direktiven ska utredningen ta sin utgångspunkt i den situation som förväntas råda när de nya fordon för nattågstrafik som Trafikverket för närvarande håller på att upphandla har levererats. Trafikverket ska också se över de metoder och kriterier som används för att analysera interregional tillgänglighet mellan olika delar av landet. Under uppdragets genomförande ska Trafikverket löpande informera Regeringskansliet om hur arbetet med uppdraget fortskrider och senast den 31 december 2026 lämna en slutredovisning av uppdraget. Utskottet ser fram emot att regeringen även fortsättningsvis kommer att följa utvecklingen och att Trafikverket vidtar nödvändiga åtgärder för att upprätthålla grundläggande tillgänglighet och transportpolitiskt motiverad interregional kollektivtrafik mellan olika delar av landet. Utskottet avstyrker därmed motionsförslaget om nattågstrafik.

Upphandling av internationella tågförbindelser

När det gäller motionsförslaget om ytterligare medel för nattåg ut i Europa påminner utskottet om att den dåvarande regeringen i juli 2020 gav Trafikverket i uppdrag att genomföra en upphandling av nattågstrafik genom Sverige och Danmark som bidrar till att det upprättas internationella nattågsförbindelser från Sverige till andra europeiska länder. Efter att Trafikverket tecknat trafikavtal med SJ är det sedan september 2022 möjligt att resa med nattågstrafik från Stockholm till Hamburg och sedan sommaren 2023 med nattågstrafik till Berlin. Det avtal som Trafikverket upphandlade med SJ är fyraårigt med möjlighet till två års förlängning. Inledningsvis kördes linjen 244 dagar om året med statligt stöd, men för närvarande uppgår antalet dagar till 190, beroende på att konkurrenten Snälltåget kör resterande dagar på linjen. De dagar som Snälltåget kör mellan Sverige och Tyskland får inte SJ något stöd.

SJ aviserade i oktober 2025 att bolaget kommer att upphöra med nattågs-
trafiken till Tyskland den sista augusti 2026. Utskottet konstaterar att infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlson (KD) med anledning av

detta har uttalat sig i medierna och då bl.a. konstaterat att regeringen har fullföljt den tidsatta plan som beslutades av förra regeringen. Statsrådet pekade även på att SJ investerar i nya snabbtåg för dagtrafik i Skandinavien och att fler avgångar med snabbtåg dagtid är ett mer flexibelt trafikupplägg med fler resmöjligheter än ett nattåg per dygn. Statsrådet konstaterade i sammanhanget att det är viktigt med goda förbindelser till våra grannländer men att den upphandlade trafiken inte bör tränga ut marknaden. Vidare noterade statsrådet att Snälltåget nu öppnar för mer nattågstrafik till Tyskland. Utskottet delar infrastruktur- och bostadsminister Andreas Carlsons uppfattning och vill även uppmärksamma att det inte kan uteslutas att det kan finnas fler tågoperatörer som vill bedriva internationell tågtrafik på kommersiella grunder mellan Sverige och andra länder. Utskottet ser därmed inte anledning att för närvarande tillföra ytterligare resurser för att förlänga eller upphandla nya trafikavtal. Utskottet tillstyrker därmed regeringens förslag att tillföra anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* 65 miljoner kronor för 2026.

Gotlandstrafiken

Staten ansvarar för trafikförsörjningen mellan Gotland och fastlandet och Trafikverket är den myndighet som har i uppdrag att upphandla färjetrafik för att säkerställa tillgången till väl fungerande kommunikationer. Det nuvarande trafikeringsavtalet gäller för perioden 2017–2027 och har tecknats med Destination Gotland AB. Biljettpriserna varierar beroende på säsong, linje och avgångstid, och det finns ett takpris för gotlänningar och gods.

Utskottet påminner också om att Trafikverket har genomfört en upphandling av färjetrafik till och från Gotland och tecknat ett avtal med det dansk-registrerade rederiet Alvina Shipping om att bedriva färjetrafik under perioden 2027–2035, med ytterligare två optionsår. I enlighet med det nya avtalet kommer den statliga ersättningen för färjeverksamheten att uppgå till 280 miljoner kronor per år (fast pris) samt viss riskdelning vid större bränslepriserändringar. Utskottet ser positivt på att avtalet innebär att trafiken även fortsättningsvis kommer att upphandlas med takpris för gotlänningar och gods och att förändringar i takpriskonstruktionen gör att bränslepriset inte kommer att påverka biljettpriserna i lika stor utsträckning som i det avtal som löper nu. Utskottet välkomnar även att det klimatkrav som kommer att gälla under avtalsperioden 2027–2035 innebär att operatören ska minska koldioxidutsläppen med 30 procent. Vidare kommer operatören att vara en del i totalförsvaret för att trafikuppdraget ska utföras på ett säkert sätt i relation till såväl nationell säkerhet som informationssäkerhet. I avtalet finns även bestämmelser för att undvika oönskade ägarförändringar.

I budgetpropositionen för 2026 konstateras att den senaste upphandlingen av färjetrafiken till och från Gotland för 2027–2035 innebär sänkta kostnader i förhållande till föregående avtal, vilket utskottet ser positivt på. Mot bakgrund av den genomförda upphandlingen finner utskottet för närvarande inte anledning att införa ett nytt anslag för Gotlandstrafiken och tillföra ytterligare resurser utöver de som regeringen föreslår i budgetpropositionen för 2026.

Sjöfart

Sverige är med sin långa kustremsa beroende av sjöfarten och ca 90 procent av all import och export sker i dag till sjöss. Utskottet vill därför framhålla att en stark och konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring är en viktig del i det svenska transportsystemet.

När det gäller motionsförslaget om att göra om Sjöfartsverket till en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav påminner utskottet om att Statskontoret på uppdrag av regeringen har utrett förutsättningarna för Sjöfartsverkets verksamhets- och finansieringsform. I uppdraget ingick att lämna förslag på en ändamålsenlig myndighetsorganisation och finansiering som möjliggör en effektiv styrning mot de transport- och klimatpolitiska målen. Statskontoret presenterade i februari 2023 en rapport (2023:3) och pekade där bl.a. på att Sjöfartsverket i dag till stora delar leds och styrs som en vanlig förvaltningsmyndighet och att det finns få fördelar med affärsverksformen för Sjöfartsverket. Statskontoret bedömde samtidigt att verksamhetsformen inte påverkar Sjöfartsverkets möjligheter att fullgöra sitt uppdrag och bidra till de transport- och klimatpolitiska målen. Sjöfartsverket är till största delen finansierat av sjöfartsskatterna och Statskontoret gjorde bedömningen att denna finansieringsform även fortsättningsvis är lämplig med tanke på Sjöfartsverkets uppdrag och målgrupper. Statskontoret konstaterade att regeringen inte fullt ut bör finansiera Sjöfartsverkets verksamhet med anslag eftersom det bl.a. skulle innebära att de tjänster som utländska rederier i dag betalar i stället skulle belasta skattebetalarna. Statskontorets rapport bereds inom Regeringskansliet.

Utskottet noterar vidare att Sjöfartsverket till följd av såväl minskande intäkter som ökande kostnader har gjort ett mycket svagt resultat de senaste åren. Vidare har Sjöfartsverket i den senaste treårsplanen aviserat kraftiga besparingar till följd av de ekonomiska underskotten, bl.a. inom den anslagsfinansierade verksamheten. Mot denna bakgrund delar utskottet regeringens standpunkt att Sjöfartsverkets ekonomiska förutsättningar behöver stärkas. Regeringen föreslår i budgetpropositionen att delar av Sjöfartsverkets verksamhet som är anslagsfinansierad, t.ex. delar av sjö- och flygräddning och förvaltning av fritidsbåtsinfrastruktur, ska förstärkas med 159,5 miljoner kronor årligen fr.o.m. 2026. Enligt regeringen minskar detta behovet av att göra stora besparingar inom den verksamhet som anslaget finansierar. Utskottet välkomnar regeringens förslag som kommer att kunna förhindra att större besparingar behöver göras i samhällsviktig verksamhet såsom sjö- och flygräddning eller isbrytning, som är av avgörande betydelse för en väl fungerande sjöfart i hela Sverige. Utskottet tillstyrker även regeringens förslag att utöver detta tillföra ytterligare 23 miljoner kronor årligen från 2026 och framåt för förvaltning och underhåll av kanaler och byggnadsminnen med syftet att långsiktigt stärka Sjöfartsverkets ekonomi. Därmed avstyrker utskottet även motionsförslaget om ytterligare resurser till Sjöfartsverket 2026 eftersom utskottet inte anser att det för närvarande är befogat.

Luftfart

Utskottet vill framhålla att ett väl sammanhållet flygplatssystem är en nödvändighet för såväl tillväxt som utveckling i hela landet och att de regionala icke-statliga flygplatserna spelar en mycket betydelsefull roll i det svenska transportsystemet. Utskottet vill vidare framhålla att såväl de statliga som de regionala flygplatserna binder samman Sverige, skapar arbetstillfällen och ökar möjligheterna till turism i hela landet. Mot bakgrund av att transportpolitiken behöver ett trafikslagsövergripande perspektiv där de olika transportslagen samverkar och kompletterar varandra vill utskottet understryka betydelsen av att regeringen fortsätter att arbeta systematiskt för att stärka villkoren för det svenska flyget.

Av den rapport som Trafikanalys nyligen har presenterat om den svenska luftfartens konkurrenssituation (rapport 2025:6) framgår att det inrikes flygresandet 2024 låg på en nivå som var 39 procent lägre än 2019. Trafikanalys pekar bl.a. på att luftfarten i Sverige har genomgått stora förändringar de senaste åren, att den svenska flygmarknaden präglas av bristande konkurrens och att många linjer bara trafikeras av ett enda bolag. Rapporten visar även att flygpriserna inom Sverige har stigit snabbare än för andra transportmedel som tåg och bil. Vidare har flygfrakten minskat kraftigt, särskilt inrikes, och digitalisering och förändrade konsumtionsvanor har påverkat flygandets roll. Trafikanalys konstaterar samtidigt att flyget är viktigt för både medborgarnas och näringslivets tillgänglighet, särskilt för att överbrygga stora avstånd. Enligt Trafikanalys har också flygets betydelse för beredskapen fått större uppmärksamhet under senare år.

För att tillgodose behovet av samhällsviktig luftfart, bl.a. ambulansflyg, räddningstjänst, brandflyg och kustbevakningsflyg, samt tillgodose totalförsvarets behov har Trafikverket liksom tidigare på regeringens uppdrag ingått överenskommelser med 27 utpekade flygplatser att vara beredskapsflygplatser. Dessa flygplatser ska därmed vara beredda att dygnet runt ta emot luftfartyg som utför transporter för t.ex. hälso- och sjukvården eller räddningstjänsten. Utskottet anser i likhet med regeringen att Sveriges system med 27 beredskapsflygplatser är viktigt för att tillgodose olika operatörers behov av samhällsviktigt flyg som ambulansflyg samt för krisberedskap och totalförsvaret. I budgetpropositionen för 2026 föreslår regeringen en höjd statlig ersättning till beredskapsflygplatserna med ambitionen att uppnå full kostnadsäckning för flygplatsernas jourberedskap för samhällsviktigt flyg under de tider på dygnet då flygplatserna är stängda. Utskottet ser positivt på regeringens förslag som innebär att anslagsnivån för den statliga ersättningen höjs med 33 miljoner kronor och att därmed totalt 103 miljoner kronor kan disponeras för ändamålet under 2026, vilket kan jämföras med 70 miljoner kronor för 2025.

För att underlätta driften av regionala flygplatser runt om i landet föreslår regeringen att det statliga bidraget till kommuner höjs. Förslaget innebär att bidraget höjs med 318 miljoner kronor årligen fr.o.m. 2026, dvs. en höjning från dagens 210 miljoner kronor till 528 miljoner kronor, för att på så sätt

möjliggöra för staten att täcka upp till 75 procent av flygplatsernas driftsunderskott. Utskottet välkomnar detta och bedömer liksom regeringen att åtgärden kommer att ge väsentligt förbättrade förutsättningar för driften vid flygplatserna och därmed minska riskerna för nedläggningar av viktig flygplatsinfrastruktur och flygverksamheter runt om i landet. Utskottet vill liksom regeringen framhålla att de regionala flygplatser som finns runt om i landet är betydelsefulla för att hela Sverige ska fungera, och utskottet avstyrker därmed motionsförslaget om att minska anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* med 425 miljoner kronor för 2026. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att regeringen i maj 2025 tillsatte en utredning för att se över statens roll som ägare och förvaltare av flygplatser och det nuvarande nationella basutbudet av flygplatser samt Bromma flygplats funktion i basutbudet (dir. 2025:55). I utredningen ingår frågor om ägande, finansiering och organisering av de svenska flygplatserna för att skapa långsiktig hållbarhet, inte minst ekonomiskt. I uppdraget ingår även att utvärdera det nationella basutbudets syfte och funktion, att lämna förslag på vilka flygplatser staten framöver ska ansvara för, antingen i form av ett nationellt basutbud eller i annan form, att bedöma hur förslagen påverkar förutsättningarna för statens rådighet över såväl statliga som icke-statliga flygplatser vid situationer av allvarlig kris, höjd beredskap och ytterst krig samt att bedöma förslagens konsekvenser för krisberedskap och totalförvar. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2026 och de förslag och slutsatser som utredningen lämnar kommer enligt regeringen att vara underlag för vidare ställningstaganden om det framtida svenska flygplatssystemet. Utskottet välkomnar detta och ser fram emot att få ta del av resultaten.

När det gäller utvecklingen av Arlanda flygplats påminner utskottet om att regeringen i december 2023 gav den s.k. Arlandasamordnaren i uppdrag att föra dialog med berörda aktörer för att identifiera och föreslå åtgärder som kan genomföras på såväl kort som lång sikt för att stärka flygplatsens konkurrenskraft. Uppdraget slutredovisades i ett betänkande i maj 2025 och har därefter remitterats under hösten 2025. Enligt regeringen kommer utredningens slutsatser tillsammans med inkomna remissvar att vara ett av flera underlag inför beslutet om den kommande nationella planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037. Utskottet ser positivt på vad regeringen anför i budgetpropositionen om att den avser att stärka Arlandas konkurrenskraft och Sverige som besöksland. Internationell tillgänglighet är även viktigt för att öka näringslivets konkurrenskraft, främja utländska direktinvesteringar och stärka utbildning, forskning och utveckling vid svenska lärosäten. Utskottet tillstyrker därmed regeringens förslag om att tillföra anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* 10 miljoner kronor per år 2026–2030 för att möjliggöra och underlätta etableringen av nya internationella direktlinjer till Sverige och Arlanda.

Om utbildning och kompetensförsörjning inom transportområdet

Regeringen bedömer i den senaste infrastrukturpropositionen att kompetensförsörjningen är en stor utmaning inom infrastruktursektorn samtidigt som rätt kompetens är en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen. Utskottet ser därför positivt på Trafikverkets arbete för att skapa förutsättningar för bättre kompetensförsörjning, t.ex. genom arbetet med Järnvägscollege som ska samordna järnvägsutbildningar och ta fram kvalitetskriterier tillsammans med branschen för att öka kvaliteten och attraktiviteten i både utbildningarna och yrkena.

Regeringen beslutade i december 2024 att ge Trafikverket i uppdrag att utreda och föreslå åtgärder som stärker kompetensförsörjningen inom järnvägsområdet. Med anledning av detta redovisade Trafikverket i maj 2025 en rapport där Trafikverket bl.a. föreslår att myndigheten ges en förändrad, tydligare och mer proaktiv roll i kompetensförsörjningen genom ett tillägg i Trafikverkets instruktion. Enligt Trafikverket skulle detta möjliggöra ett långsiktigt, proaktivt, varaktigt och systematiskt arbete för att tillsammans med andra aktörer stärka kompetensförsörjningen i järnvägsbranschen. Utskottet ser positivt på att Trafikverket pekar på att de i det fortsatta arbetet bl.a. kan ta fram bättre prognoser för kompetensbehov, fortsätta bedriva angelägna yrkeshögskoleutbildningar, utöka den geografiska tillgången till järnvägsutbildningar, fortsätta utveckla Trafikverksskolan, ytterligare tillgängliggöra nationella övningsanläggningen i Ängelholm samt utreda behovet av och förutsättningarna för ytterligare övningsanläggningar.

När det gäller sjöfart konstaterar utskottet att de generella kraven för hur sjöpersonal ska utbildas är utformade på internationell nivå genom Internationella sjöfartsorganisationen (IMO) och att det i regel krävs en sjöfartsutbildning för att få behörighet att tjänstgöra ombord på svenska fartyg. Inom sjöfartsområdet är det i dagsläget två högskolor, ett tiotal gymnasieskolor samt ca 15 enskilda privata aktörer som är godkända av Transportstyrelsen för att utbilda sjömän inom handelssjöfarten. På gymnasial nivå finns ett yrkesprogram, sjöfartsutbildningen, för dem som vill arbeta ombord på handelsfartyg. Programmet erbjuds med två olika inriktningar: maskin (för tjänstgöring som vaktgående maskinpersonal) eller däck (för tjänstgöring som lättmatros). På eftergymnasial nivå erbjuder Chalmers tekniska högskola och Linnéuniversitetet studier till både sjökapten, dvs. utbildning till fartygsbefäl, och sjöingenjör, dvs. utbildning till maskinbefäl.

När det gäller åtgärder för att främja utbildning av personal till sjöfarten vill utskottet peka på att regeringen i mars 2024 beslutade om en förordningsändring för att utöka möjligheterna för fler att få behörigheten fartygsbefäl klass VII. Syftet med ändringen är att åtgärda bristen på sjöpersonal, inte minst eftersom sjöfartssektorn står inför stora pensionsavgångar de kommande åren.

För att ytterligare underlätta rekrytering av ny personal till sjöfartsbranschen fattade regeringen den 20 november 2025 beslut om ett utbildningspaket för sjöpersonal. Paketet består av ändringar i lagstiftningen om vilka behörigheter sjömän ska ha för att få tjänstgöra på olika typer av fartyg

samt vilken utbildning som krävs för att få dessa behörigheter. Ändringarna syftar till att införliva internationella regelverk och att förenkla och skapa större flexibilitet för redarna. Förordningsändringarna innebär bl.a. att de svenska reglerna om utbildning och certifiering av sjömän ska stämma bättre överens med internationella krav. Vidare kommer utbildningskravet för att få behörighet som lättmatros, matros och vaktgående maskinpersonal att ändras så att det inte längre krävs en treårig gymnasial utbildning eller annan utbildning på gymnasial nivå samt att det öppnas för fler att tillhandahålla utbildningen så länge nivån är gymnasial. Ändringarna träder i kraft den 1 januari 2026. Utskottet välkomnar detta.

Trafikanalys har publicerat en rapport om den svenska sjöfartens internationella konkurrenssituation 2024 (rapport 2024:11). Utskottet ser positivt på att rapporten visar att det totala antalet sökande till kvalificerade sjöfartsutbildningar vid Chalmers respektive Linnéuniversitetet ökade till höstterminen 2024 samt att antalet sökande till sjöingenjörsutbildningarna (maskinbefäl) ökade för tredje året i rad liksom för sjökaptensprogrammen. Trafikanalys pekar på att vi kanske nu har lämnat den långsiktiga trenden av minskat intresse för sjöfartsutbildningarna bakom oss.

Utskottet har ingen annan uppfattning än den som regeringen framför i infrastrukturproposition 2024/25:28 om att kompetensförsörjningen inom infrastruktursektorn är en förutsättning för att kunna genomföra den nationella planen och att arbetet med kompetensförsörjning behöver stärkas. Utskottet anser i likhet med regeringen att arbetet med att stärka branschens attraktivitet bör kunna ske genom samarbete med andra arbetsgivare och branschorganisationer. Utskottet anser att kompetens- och resurstillgången i transportsektorn behöver följas noggrant, men finner utifrån pågående åtgärder och utbildningsinsatser inte anledning att införa ett särskilt anslag på området och tillföra ytterligare resurser utöver regeringens förslag.

Digitalisering

Målet för digitaliseringspolitiken är att Sverige ska vara bäst i världen på att använda digitaliseringens möjligheter. Utskottet anser i likhet med regeringen att 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 det digitala utanförskapet minskas. Regeringen konstaterar i budgetpropositionen att Sverige länge har varit en digitalt avancerad nation, men att andra länder på senare år har ökat takten och investeringsnivån inom strategiska områden som AI. Utskottet välkomnar därför att regeringen i maj 2025 beslutade om en digitaliseringsstrategi för 2025–2030 som pekar ut riktningen för regeringens digitaliseringspolitik. Strategin omfattar områdena digital kompetens, digitalisering av näringslivet, digitalisering av den offentliga förvaltningen, digitalisering av välfärden och konnektivitet. Frågor om AI, tillgång till data och säkerhet behandlas där det

är relevant inom de fem strategiska områdena. Utskottet ser positivt på att regeringen har påbörjat arbetet med att genomföra de planerade åtgärder som presenteras i strategin och ytterligare åtgärder som är viktiga för digitaliseringspolitiken. Utskottet ser även positivt på att regeringen har gett Digg och PTS i uppdrag att stödja genomförandet av digitaliseringsstrategin, bl.a. genom att följa upp målen, utveckla indikatorer och analysera effekterna av de åtgärder som har vidtagits. Utskottet delar regeringens uppfattning att det finns ett behov av att stärka den strategiska styrningen och uppföljningen av den offentliga förvaltningens digitalisering genom att prioritera utveckling, förvaltning och användning av den nationella digitala infrastrukturen Ena. Syftet med att stärka styrningen och uppföljningen är att säkerställa en långsiktigt hållbar, säker, behovsanpassad och sammanhållen digital infrastruktur. Utskottet noterar slutligen vad som framgår av budgetpropositionen för 2026 om att Digg och PTS ska gå samman i syfte att skapa en starkt myndighet för digitaliseringsfrågor. Regeringen vill med detta bl.a. öka takten i Sveriges digitalisering och stärka motståndskraften i den digitala infrastrukturen. Sammanslagningen av myndigheterna planeras vara verkställd senast den 1 januari 2027. Utskottet välkomnar detta.

Om posttjänster

Målet för postsektorn är att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet som uppfyller de krav som anges i postlagen. Utskottet kan konstatera att det har skett stora förändringar inom postmarknadssektorn där antalet brev-försändelser har minskat samtidigt som paketmarknaden växer.

Regeringen konstaterar i budgetpropositionen att Postnord och övriga delar av marknaden står inför stora utmaningar. Regeringens samlade bedömning är att målet om att det ska finnas en posttjänst av god kvalitet i hela landet i stort uppfylls, men att den svenska postmarknaden fortsätter att förändras. Samhällets digitalisering har lett till stora förändringar i användarnas kommunikationsvanor och därmed deras behov av posttjänster. Utskottet noterar vad regeringen anför i budgetpropositionen om att den fortsätter att noga övervaka utvecklingen i strävan att uppnå en balanserad och välfungerande postmarknad som gynnar hela landet i linje med de gällande politiska målen. Regeringen framhåller vidare att det är viktigt att säkerställa en välfungerande posttjänst även vid höjd beredskap, vilket förutsätter ett fortsatt aktivt arbete inom civilt försvar och krisberedskap. Utskottet ser med tillförsikt på regeringens fortsatta arbete med att främja en balanserad och väl fungerande postmarknad.

Om grundläggande betaltjänster

Målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna är att alla i samhället ska ha tillgång till grundläggande betaltjänster till rimliga priser. På de orter och den landsbygd där marknaden inte tillgodoser behovet av grundläggande betaltjänster finns det möjlighet för staten att gå in med stödjande insatser eller ekonomiska bidrag.

Regeringen konstaterar att det liksom tidigare år finns fortsatta utmaningar med att uppfylla målet för politiken för de grundläggande betaltjänsterna när det gäller betalningsförmedling och att det sedan en tid tillbaka finns få aktörer på marknaden som kan ta del av det statliga stöd till grundläggande betaltjänster som administreras av länsstyrelserna. Enligt regeringen upprätthålls dock infrastrukturen för kontantjänster i enlighet med uppsatta mål. Delar av befolkningen, främst i glesbygd och på landsbygden, kan dock ha långt till kontantjänster och uttags- och insättningsautomater, och regeringen uttalar att den ser allvarligt på situationen. Regeringen pekar samtidigt på att kontant-baserade betaltjänster till största delen har ersatts av digitala betaltjänster och att Sverige är ett av de mest digitaliserade länderna i fråga om betalningar. Regeringen framhåller att PTS och länsstyrelserna arbetar med att främja alla människors möjligheter att använda digitala betaltjänster och att tillgången till betaltjänster är god för den övervägande delen av befolkningen, framför allt tack vare digitala alternativ. Utskottet står därmed bakom regeringens förslag om att anvisa 25 037 000 kronor till anslaget 2:3 *Grundläggande betaltjänster* för 2026.

Om pris- och löneomräkning

Med anledning av motionsförslagen om pris- och löneomräkningen av anslagen 1:1, 1:3, 1:9, 1:12, 1:13, 2:1 och 2:6 vill utskottet inledningsvis påminna om att statliga myndigheters verksamhet huvudsakligen finansieras med ett årligt förvaltningsanslag från statsbudgeten, som beslutas av riksdagen. Anslagets storlek baseras bl.a. på den s.k. pris- och löneomräkning som infördes i början av 1990-talet och som ska kompensera myndigheterna för höjda kostnader för bl.a. löner och lokaler. Modellens konstruktion gör dock att myndigheterna inte fullt ut kompenseras för ökade lönekostnader, vilket i praktiken innebär att myndigheterna ständigt måste effektivisera sin verksamhet för att få pengarna att räcka till. Syftet med pris- och löneomräkningen är att förstärka myndigheternas incitament att effektivisera, följa upp och hålla nere kostnaderna i verksamheten.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma att Riksrevisionen i februari 2022 presenterade en granskning av modellen med pris- och löneomräkning (RiR 2022:2). Syftet med granskningen var att ge svar på om pris- och löneomräkningen är en ändamålsenlig metod för att skapa incitament till förbättrad effektivitet och att belysa eventuella oönskade bieffekter som kan påverka myndigheternas förmåga att planera och fullgöra sina uppdrag. Utskottet noterar vad granskningen visade om att det inbyggda kravet på produktivitet minskade myndigheternas köpkraft under 2010-talet och att det har fungerat som en styrsignal för effektivisering och bidragit till ökat budgetutrymme för staten. Enligt Riksrevisionens bedömning har produktivitetskravet inte hindrat myndigheterna från att utföra sina uppdrag. Riksrevisionen menade samtidigt att pris- och löneomräkningen kan bli mer transparent och att större kunskap om modellen i sig kan stärka styrningen mot effektivare resurshantering.

Utskottet anser att statens verksamhet behöver vara effektiv för att det ska finnas resurser till statens kärnverksamheter. Utskottet har därmed inget att invända mot det förslag till pris- och löneomräkning som regeringen lämnar för anslagen i budgetpropositionen för 2026.

Sammanfattande ställningstagande

Sammantaget innebär det som anförts ovan att utskottet tillstyrker regeringens förslag till anslagsfördelning för 2026 och regeringens förslag till bemyndiganden, investeringsplaner och ekonomiska mål inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. Följaktligen avstyrker utskottet de förslag till alternativa anslagsfördelningar som föreslås i motionerna 2025/26:3175 (V), 2025/26:3517 (MP), 2025/26:3651 (S), 2025/26:3653 (S) yrkande 30 och 2025/26:3739 (C).

Särskilda yttranden

1. Statens budget inom utgiftsområde 22, punkt 2 (S)

Mattias Ottosson (S), Åsa Karlsson (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S) och Zara Leghissa (S) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 26 november 2025 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 106 704 772 000 kronor 2026 (bet. 2025/26:FiU1, rskr. 2025/26:64–65). Eftersom Socialdemokraternas förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivå som vi inte reservera oss till förmån för detta förslag. Socialdemokraternas budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer vi att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Socialdemokraternas politik inom utgiftsområde 22. Förslaget till statens budget för 2026 inom utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2025/26:3651.

Socialdemokraternas förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2025/26:3551. Motionen behandlas i betänkande 2025/26:FiU1, och vårt samlade förslag till inriktning för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken framgår av reservation 1 i det betänkandet.

Från Socialdemokraterna vill vi framhålla att Sverige är beroende av fungerande vägar och järnvägar för att kunna transportera varor, arbetspendla och resa. Tågen måste gå i tid och resandet med tåg får inte bli synonymt med strul och förseningar. Vidare behöver vägarna vara välskötta och potthål måste lagas. För att rusta upp svensk väg och järnväg föreslår vi en angelägen satsning på underhåll och att anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* ökas med 500 miljoner kronor för 2026 jämfört med regeringens förslag.

Vi vill vidare understryka att underhållsarbetet på järnväg måste bli mer effektivt och föreslår därför en ökning med 100 miljoner kronor till anslaget 1:3 *Trafikverket* jämfört med regeringens förslag för 2026. De ökade anslagsmedel som vi föreslår syftar även till att Trafikverket ska påskynda inköpen till en maskinpark och att myndigheten ska bedriva mer underhållsarbete i egen regi.

Inom Socialdemokraterna har vi dessvärre kunnat konstatera att Tidö-regeringens mandatperiod har kantats av en försämrad tillgång till nattåg, med inställda linjer mellan norra och södra Sverige. Vi anser att när nattåg slutar gå, men även viktiga flyglinjer dras in, måste staten vara beredd att gå in och utvärdera vad som utgör kritiska kommunikationer. Detta är mycket viktigt både för enskilda resenärer och för Sveriges beredskap. För att kunna upphandla trafik och hålla ihop Sverige föreslår vi därför att anslaget 1:7 *Trafikavtal* ökas med 300 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2026.

Vi vill vidare framhålla att gratis kollektivtrafik för unga är en viktig reform och vi föreslår därför en satsning på detta och att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* ökas med 750 miljoner för detta ändamål 2026. Vårt förslag innebär avgiftsfri kollektivtrafik för 12–19-åringar i grundskola och gymnasium på kvällar, helger och lov samt för heltidsstudenter upp till 24 år vid universitet och högskolor under terminen. Vi anser att detta är viktigt eftersom många unga i dag hindras från att ta sig till olika former av aktiviteter av ekonomiska skäl. Detsamma gäller många studenter, som är tyngda av resekostnader för att ta sig till sina studier. Samtidigt är denna satsning positiv sett till hela samhället och klimatet då vi anser att det är viktigt att kollektivtrafiken tidigt blir en naturlig del av resvanorna för barn och unga.

Vi vill slutligen peka på att körkort är en förutsättning för många arbeten i dag samtidigt som kostnaderna för att ta körkort är förhållandevis höga. Vi påminner om att det var mot denna bakgrund och för att skapa fler vägar till jobb som den tidigare socialdemokratiskt ledda regeringen införde CSN-lån för körkort. Dessvärre har Tidöregeringen skrotat denna viktiga satsning. Vi anser att det är viktigt att korta vägen till jobb, inte minst för unga. Här har vi kunnat se att lån till körkort har gjort att fler unga har kunnat komma i arbete. För att återinföra och utveckla möjligheten att ta CSN-lån för B-körkort föreslår vi därför att anslaget 1:18 *Lån till körkort* ska tillföras 50 miljoner kronor för 2026. Därutöver föreslår vi en utökning av satsningen och att anslaget tillförs ytterligare 25 miljoner kronor för att även inkludera CSN-lån till körkort för lastbil och buss.

Sammantaget bör 1 725 000 000 kronor mer än vad regeringen föreslår anvisas inom utgiftsområdet för 2026.

I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Socialdemokraternas förslag till anslagsändringar 2026 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 13 Socialdemokraternas förslag till ändrade anslag för 2026 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 327 971	+500 000
1:3	Trafikverket	6 531 201	+100 000
1:7	Trafikavtal	1 055 000	+300 000
1:12	Transportstyrelsen	2 704 834	+750 000
1:18	Lån till körkort	466	+75 000
Summa			+1 725 000

2. Statens budget inom utgiftsområde 22, punkt 2 (V)

Malin Östh (V) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 26 november 2025 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 106 704 772 000 kronor 2026 (bet. 2025/26:FiU1, rskr. 2025/26:64–65). Eftersom Vänsterpartiets förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivå kan jag inte reservera mig till förmån för detta förslag. Vänsterpartiets budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer jag att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Vänsterpartiets politik inom utgiftsområde 22.

Förslaget till statens budget för 2026 inom utgiftsområde 22 läggs fram i partimotion 2025/26:3175. Vänsterpartiets förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2025/26:2792. Motionen behandlas i betänkande 2025/26:FiU1, och vårt samlade förslag till inriktning för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken framgår av reservation 2 i det betänkandet.

Vi inom Vänsterpartiet vill inledningsvis framhålla att investeringar i ny infrastruktur måste riktas till klimatvänliga transportslag. Därför vill vi för 2026 öka anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* med totalt 587 500 000 kronor jämfört med regeringens förslag. I förslaget till anslagsökning ingår 500 miljoner kronor då vi inom Vänsterpartiet avvisar regeringens förslag om att avveckla stadsmiljöavtalen, som vi anser är ett viktigt styrmedel för att uppnå Sveriges klimatmål. I Vänsterpartiets ökning av anslaget ingår även 20 miljoner kronor för att inrätta en nationell kollektivtrafikmyndighet som kan ta ett helhetsansvar för kollektivtrafiken i hela landet. Vidare ökas anslaget med 67,5 miljoner kronor för att hantera Sjöfartsverkets ekonomi och t.ex. göra om Sjöfartsverket till en förvaltningsmyndighet utan avkastningskrav. Vänsterpartiet vill i sammanhanget även uppmärksamma de 50 miljarder kronor som kommer att avsättas till civil infrastruktur inom ramen för försvarsuppgörelsen. I de fortsatta samtalen kommer Vänsterpartiet att driva på för att 4 miljarder kronor av dessa medel ska gå till investeringar som stärker infrastrukturen, med fokus på hållbara och kostnadseffektiva lösningar.

Järnvägsinfrastrukturen måste fungera i hela landet och det eftersatta underhållet påverkar dessvärre både person- och godstransporter negativt. Svensk järnväg är en av världens mest avreglerade, vilket i sin tur har resulterat i ett fragmenterat järnvägssystem där det saknas överblick och helhetsansvar. Vänsterpartiet anser att järnvägsunderhållet ska återtass i offentlig regi, och för att påbörja detta återtagande av den statliga kontrollen och underhållet av järnvägen föreslår vi att totalt 20 miljoner kronor mer avsätts till anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* jämfört med regeringens förslag för 2026. Vänsterpartiet vill i sammanhanget även uppmärksamma de 50 miljarder kronor som kommer att avsättas till civil infrastruktur inom ramen för försvarsuppgörelsen. I de fortsatta samtalen kommer Vänsterpartiet att driva på för att 3 miljarder kronor av dessa medel ska gå till

investeringar för att åtgärda underhållsskulden på både regionala banor och stambanor.

Inom Vänsterpartiet motsätter vi oss vidare regeringens besparingar på Trafikverkets förvaltningsanslag och konstaterar att regeringen varken har motiverat åtgärden eller klargjort vad dessa besparingar faktiskt ska omfatta. Därmed bör anslaget 1:3 *Trafikverket* anvisas 300 miljoner kronor mer för 2026 än vad regeringen föreslår.

Vänsterpartiet förstår och instämmer i behovet av beredskapsflygplatser, och på flera platser bidrar flyget till nödvändig tillgänglighet. Detta gäller särskilt i områden där alternativen är få eller restiderna långa. Däremot vill vi inom Vänsterpartiet inte främja kommersiell drift av flygplatser med skattepengar under den pågående klimatkrisen. Resurserna behöver i stället prioriteras till mer hållbara transportslag. I fråga om driftsstöd till icke-statliga flygplatser föreslår Vänsterpartiet därmed att anslaget 1:6 *Ersättning avseende flygplatser* minskas med 318 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2026.

Trafikavtal tecknas för att säkerställa en grundläggande tillgänglighet i hela landet och rör tillgänglighet till samhällsviktig service. Dessvärre kan vi inom Vänsterpartiet konstatera att den nuvarande underfinansieringen av trafikavtalen i praktiken innebär en kostnadsförskjutning från staten till regionerna. Staten behöver enligt vår mening i stället få ökad förmåga att upphandla både tåg- och bussförbindelser för att säkerställa ett hållbart resande där landet binds samman. Vänsterpartiet föreslår därför att anslaget 1:7 *Trafikavtal* ska öka med 99 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2026.

Regeringen driver trots den pågående klimatkrisen på för fler direktlinjer till Arlanda. Detta är en problematisk och kortsiktig åtgärd eftersom vi alla samtidigt kan se hur underhållsskulden i den svenska järnvägen växer, liksom det stora behovet av investeringar i järnvägsnätet. Vänsterpartiet motsätter sig därmed regeringens förslag och föreslår i stället en minskning av anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* med 10 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2026.

Från Vänsterpartiet vill vi påminna om att det för många är alltför dyrt att ta körkort, samtidigt som körkort är ett krav för många jobb. Vi vill därför att det även i fortsättningen ska gå att via CSN låna till ett personbilskörkort vid godkända trafikskolor. Därmed bör anslaget 1:18 *Lån till körkort* öka med 80 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2026. Vänsterpartiet vill även att satsningen ska omfatta körkort för tung trafik för att på så vis bidra till att säkra framtiden för kollektivtrafiken. Anslaget 1:18 bör därför öka med ytterligare 40 miljoner kronor.

Kollektivtrafiken är en avgörande faktor för klimatomställningen och är även viktig för hushållens ekonomi. Prisutvecklingen inom kollektivtrafiken har dock varit oproportionerligt hög under lång tid. Biljettpriserna har skenat och ligger i dag långt över priset på drivmedel eller konsumentprisindex. I stället för att som i dag ha en mängd olika regionala system med olika taxor, appar och zonindelningar skulle vi behöva ett kort som fungerar likadant i hela

landet. Vi vill därför införa en gemensam Sverigebiljett för all regional kollektivtrafik i hela Sverige som skulle kosta 450 kronor per månad. För detta ändamål föreslår vi att det ska införas ett nytt anslag, *Sverigebiljett*, och att detta anvisas totalt 2,5 miljarder kronor för 2026.

Vi inom Vänsterpartiet vill även peka på att det samtidigt som det finns ett stort behov av att rusta upp och bygga ut järnvägen råder brist på personal som kan göra detta. Även inom sjöfarten råder det stor arbetskraftsbrist. Det behövs därför en omfattande utbildningssatsning för att få fler att söka sig till yrken inom järnväg och sjöfart och det behövs också bättre möjligheter till vidareutbildning och kompetensutveckling. För detta ändamål föreslår vi att det ska införas ett nytt anslag, *Utbildningssatsning järnväg och sjöfart*, och att detta anvisas 80 miljoner kronor för 2026.

Frakt- och biljettpriserna för färjetrafiken till och från Gotland har ökat mycket kraftigt och vi anser därför att det behövs åtgärder för att begränsa eller undvika ytterligare prishöjningar för de färjeresenärer som reser till och från Gotland. Vi inom Vänsterpartiet anser att Gotland måste få lika bra förutsättningar som alla andra regioner i Sverige och vill därför för detta ändamål anvisa 250 miljoner kronor till ett nytt anslag, *Gotlandstrafiken*, för 2026.

Vidare vill vi i Vänsterpartiet införa en konverteringspremie som ska betalas ut till dem som konverterar en befintlig fossildriven bil till drift med förnybara bränslen som etanol och biogas. Denna premie ska uppgå till minst 3 000 och maximalt 12 000 kronor för stöd till kostnader för åtgärder och besiktning vid etanolkonvertering. För att efterkonvertera en bensinbil till biogasdrift föreslår vi en premie på minst 15 000 och maximalt 24 000 kronor. För detta ändamål föreslår vi att det ska införas ett nytt anslag, *Konverteringsstöd för begagnade bilar*, och att detta anvisas 100 miljoner kronor för 2026.

Slutligen vill vi inom Vänsterpartiet föreslå ett nytt anslag, *Pott för stärkt cykelinfrastruktur*, och att detta anvisas 30 miljoner kronor för 2026. Vi vill införa en nationell cykelstrategi samt bygga ut cykelinfrastrukturen och erbjuda moderna och säkra cykelbanor framförallt på landsbygden för att fler ska vilja och kunna välja cykeln. Kommunerna ska kunna söka medel ur potten med syftet att bygga ut och underhålla cykelbanor och på så sätt kan cykelinfrastrukturen stärkas genom statlig medfinansiering.

Sammantaget bör 3 758 500 000 kronor mer än vad regeringen föreslår anvisas inom utgiftsområdet för 2026. I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Vänsterpartiets förslag till anslagsändringar 2026 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 14 Vänsterpartiets förslag till ändrade anslag för 2026 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	46 386 804	+587 500
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 327 971	+20 000

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:3	Trafikverket	6 531 201	+300 000
1:6	Ersättning avseende flygplatser	662 013	–318 000
1:7	Trafikavtal	1 055 000	+99 000
1:12	Transportstyrelsen	2 704 834	–10 000
1:18	Lån till körkort	466	+120 000
99:1	Sverigebiljett		+2 500 000
99:2	Utbildningssatsning järnväg och sjöfart		+80 000
99:3	Gotlandstrafiken		+250 000
99:4	Konverteringsstöd för begagnade bilar		+100 000
99:5	Pott för stärkt cykelinfrastruktur		+30 000
Summa			+3 758 500

3. Statens budget inom utgiftsområde 22, punkt 2 (C)

Ulrika Heie (C) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 26 november 2025 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 106 704 772 000 kronor 2026 (bet. 2025/26:FiU1, rskr. 2025/26:64–65). Eftersom Centerpartiets förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan jag inte reservera mig till förmån för detta förslag. Centerpartiets budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer jag att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Centerpartiets politik inom utgiftsområde 22.

Förslaget till statens budget för 2026 inom utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2025/26:3739. Centerpartiets förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2025/26:3811. Motionen behandlas i betänkande 2025/26:FiU1, och vårt samlade förslag till inriktning för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken framgår av reservation 3 i det betänkandet.

Centerpartiets budget är ett liberalt och grönt alternativ som tar ansvar för Sveriges ekonomi, klimat och sammanhållning och vår politik är att skapa förutsättningar för en starkare och mer hållbar framtid för hela landet. Inom Centerpartiet fokuserar vi därför på att stärka jobb, företag och tillväxt, att sänka klimatutsläppen och att investera i välfärd och infrastruktur i hela landet. Sverige är inte längre det klimatföretråde det en gång varit. Med missade klimatmål, ökande utsläpp från transporter och stoppad utbyggnad av förnybar el har det skett ett tvärt omkast i klimatpolitiken. Vi behöver därför konkreta åtgärder för att som land återta ledarskapet i klimatpolitiken. Vi i Centerpartiet föreslår därför i vårt budgetalternativ kraftfulla satsningar på att här och nu få fram fossilfri energi, stärka den gröna industrialiseringen och göra det möjligt för vanliga människor att enkelt och billigt byta från fossildrivna bilar till miljöbilar. Dessutom växer de geografiska klyftorna och orättvisorna och

landets infrastruktur står inför förfall. Vi vill minska de geografiska gapen i välfärden genom att bl.a. satsa på järnvägar, vägar och beredskap i hela landet.

En väl fungerande transport- och it-infrastruktur är en förutsättning för att det ska gå att bo, leva och arbeta i hela landet. Det är även viktigt att näringslivets godstransporter fungerar för att möjliggöra företagsamhet och arbete i hela landet. Teknikutveckling, effektivisering, digitalisering, regelförenklingar och en omställning till elektrifierade transporter liksom en ökad andel förnybara drivmedel bidrar till fortsatt goda kommunikationer i hela landet utan att miljö- och klimatpåverkan ökar. Inom Centerpartiet driver vi på för att Sverige ska nå målet om en fossiloberoende fordonsflotta och utsläppsminskningar från de inrikes transporterna med 70 procent till 2030. I det arbetet har de statliga infrastrukturinvesteringarna en viktig roll att spela. Vi prioriterar att öka underhållet och utbyggnaden av järnvägen och vill även satsa på alternativa finansieringslösningar, göra satsningar på elektrifiering, förnybar energi och mer kollektivtrafik samt ytterligare investeringar i it- och bredbandsutbyggnad och förbättrad mobiltäckning. Inom Centerpartiet menar vi att det är de fem transportslagen som tillsammans skapar förutsättningar för transporteffektivitet och en smart omställning till klimatnytta.

För oss inom Centerpartiet är det viktigt att flyget blir en del av klimatomställningen och detta kräver både insatser inom forskning och utveckling för att öka andelen förnybart bränsle och åtgärder för att underlätta introduktionen av el- och hybridflyg i Sverige. Därmed behöver ytterligare 10 miljoner kronor tillföras för detta ändamål 2026.

Vidare måste arbetet inom svensk transportinfrastruktur prioriteras upp, och detta gäller inom minst på järnvägarna där det finns behov av akut underhåll och förmågehöjande åtgärder. Detta innebär att Centerpartiet vill öka anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur* med totalt 1 911 600 000 kronor jämfört med regeringens förslag för 2026. I ökningen ingår en satsning om 2 miljarder kronor för en s.k. task force. Vidare ingår ett utökat driftsstöd med 150 miljoner kronor till enskilda vägar och 50 miljoner kronor till särskilda insatser inom infrastrukturen på lokal nivå samt för snabbare införande av modeller för alternativ finansiering. Vidare finns det utrymme för att sänka anslaget med 288 miljoner kronor till följd av ett större produktivitetsavdrag.

Nattågen fyller en viktig funktion i transportsystemet och gör att resenärer på ett smidigt och klimatvänligt sätt kan ta sig långa sträckor medan de sover. Under våren 2025 körde SJ de sista nattågen från Västsverige till Jämtland och Västerbotten, nattåg som hade god beläggning och var viktiga för privatpersoner, företag och besöksnäringen i de berörda regionerna. Eftersom det är viktigt att Trafikverket kommer vidare i sin pågående upphandling av nattågs trafik föreslår Centerpartiet en ökning av anslaget 1:7 *Trafikavtal* med 60 miljoner kronor jämfört med regeringens förslag för 2026.

Centerpartiet anser att anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* bör minskas med totalt 4 200 000 kronor jämfört med regeringens förslag 2026. I förslaget ingår en satsning på snabbare infasning av fossilfritt flyg som uppgår till 10 miljoner

kronor samtidigt som pris- och löneomräkningen minskas. Till följd av ett större produktivitetsavdrag vill Centerpartiet sänka den pris- och löneomräkning som görs för statliga myndigheter och därmed bör anslagen 1:3 *Trafikverket* minska med 307 500 000 kronor, 1:9 *Statens väg- och transportforskningsinstitut* minska med 400 000 kronor, 1:13 *Trafikanalys* minska med 400 000 kronor, 2:1 *Post- och telestyrelsen* minska med 1 100 000 kronor och 2:6 *Myndigheten för digital förvaltning* minska med 1 500 000 kronor.

Sammantaget bör 1 373 800 000 kronor mer än vad regeringen föreslår anvisas inom utgiftsområdet för 2026. I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Centerpartiets förslag till anslagsändringar 2026 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 15 Centerpartiets förslag till ändrade anslag för 2026 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	46 386 804	–282 700
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 327 971	+1 911 600
1:3 Trafikverket	6 531 201	–307 500
1:7 Trafikavtal	1 055 000	+60 000
1:9 Statens väg- och transportforskningsinstitut	88 896	–400
1:12 Transportstyrelsen	2 704 834	–4 200
1:13 Trafikanalys	80 268	–400
2:1 Post- och telestyrelsen	318 763	–1 100
2:6 Myndigheten för digital förvaltning	295 385	–1 500
Summa		+1 373 800

4. Statens budget inom utgiftsområde 22, punkt 2 (MP)

Linus Lakso (MP) anför:

Riksdagen har genom sitt beslut den 26 november 2025 fastställt att de samlade utgifterna för utgiftsområde 22 inte får överstiga 106 704 772 000 kronor 2026 (bet. 2025/26:FiU1, rskr. 2025/26:64–65). Eftersom Miljöpartiets förslag till anslag inom utgiftsområdet ligger över den nivån kan jag inte reservera mig till förmån för detta förslag. Miljöpartiets budgetalternativ bör ses som en helhet. Därför väljer jag att avstå från ställningstagande och lägger i stället fram ett särskilt yttrande om Miljöpartiets politik inom utgiftsområde 22.

Förslaget till statens budget för 2026 inom utgiftsområde 22 läggs fram i kommittémotion 2025/26:3517. Miljöpartiets förslag när det gäller statens budget finns i partimotion 2025/26:3770. Motionen behandlas i betänkande

2025/26:FiU1, och vårt samlade förslag till inriktning för den ekonomiska politiken och budgetpolitiken framgår av reservation 4 i det betänkandet.

Inom Miljöpartiet vill vi att alla ska kunna resa hållbart och billigt i hela landet. Eftersom förutsättningarna skiljer sig stort i olika typer av storstäder, tätorter samt lands- och glesbygder behöver politiken utformas utifrån att finna rätt lösning på rätt plats. I städer och tätorter behöver biltrafiken minska och alternativ som kollektivtrafik, cykel och gång främjas. På landsbygden och i glesbygd med långa avstånd där bilen är en förutsättning för att få ihop vardagen behöver fler ges möjlighet att byta eller konvertera till elbil eller biogasbil. Vi inom Miljöpartiet vill göra stora investeringar i infrastruktur för framtidens hållbara transporter, och järnvägen behöver rustas upp och byggas ut i hela landet. Vidare behöver mer transporter ske på tåg och till sjöss i stället för på väg. Mot bakgrund av att vägtransporterna i dag orsakar ungefär en tredjedel av utsläppen av koldioxid inom Sverige och försämrar luftkvaliteten vill Miljöpartiet se en historisk satsning på järnvägen i Sverige. Människor blir allvarligt sjuka av dålig luft och detta orsakar för tidig död för många människor. För att minska utsläppen från transporterna behövs åtgärder inom flera områden. Det handlar om att byta drivmedel från fossilt till i första hand el och fossilfria bränslen, effektivisera transporterna och minska behovet av vägtransporter samt stimulera övergången till andra effektiva färdmedel. Vidare kan vi minska behovet av transporter och förändra valet av färdmedel genom att planera samhället smartare. Inom Miljöpartiet vill vi framhålla att styrmedel och politiska beslut ska driva på för mer energieffektiva lösningar och för att hållbar energi används för godstransporter och personresor. Samtidigt är det positivt med nya tekniska innovationer som kan minska utsläppen och förändra beteendemönster och här är det även viktigt att lagstiftningen ska ligga i framkant och anpassas till morgondagens transportsystem.

För att finansiera satsningar på framtidens järnvägsinfrastruktur som nya stambanor i södra Sverige med nav i Jönköping, dubbelspår på Nya Ostkustbanan, utbyggnad av Norrbottenbanan, Malmbanan samt Oslo–Stockholm vill Miljöpartiet tillföra anslaget 1:1 *Utveckling av statens transportinfrastruktur* 18 miljarder kronor mer för 2026 jämfört med regeringens förslag.

Inom Miljöpartiet anser vi vidare att det är angeläget med ytterligare medel på både kort och lång sikt för att komma i kapp underhållsbehovet inom järnvägen och öka järnvägens tillförlitlighet. Vidare behöver järnvägsunderhållet tas tillbaka i egen regi för att det ska kunna bedrivas effektivt och avsatta medel faktiskt ska nå ut till underhållet av järnvägen. Därför föreslår Miljöpartiet en satsning på 6 miljarder kronor för 2026 och att dessa medel tillförs anslaget 1:2 *Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur*.

För att minska flygets klimatpåverkan krävs en kombination av minskat resande och omställning till förnybara bränslen och på sikt elflyg och elektrobränslen för de flygresor som inte kan ersättas på annat sätt. Vidare behöver flyget betala för sina utsläpp enligt den princip som är väl etablerad om att förorenaren betalar. Dessvärre går arbetet i dag för långsamt. Mot denna bakgrund föreslår Miljöpartiet en minskning av anslaget 1:6 *Ersättning avseende*

flygplatser med 425 miljoner kronor för 2026. Därutöver bör anslaget 1:12 *Transportstyrelsen* sänkas med 10 miljoner kronor eftersom detta är medel som regeringen till skillnad från Miljöpartiet vill satsa på fler direktlinjer till Arlanda flygplats.

Det finns flera viktiga regionala tåglinjer som är i behov av nationellt stöd och detta gäller bl.a. nattågstrafiken mellan Göteborg och Norrland. För att stärka tillgängligheten vill Miljöpartiet öka anslaget 1:7 *Trafikavtal* med 197 miljoner kronor för 2026 jämfört med regeringens förslag. Det är även viktigt att det finns goda förutsättningar för tåg ut mot Europa. Med anledning av att regeringen tar bort medel för nattåg ut i Europa föreslår Miljöpartiet i stället att 30 miljoner kronor tillförs anslaget 1:16 *Internationell tågtrafik* för att tågen ska fortsätta rulla.

Vi inom Miljöpartiet anser att det ska vara billigare att ta sig till jobbet med kollektivtrafik än med bil, men konstaterar samtidigt att priserna i kollektivtrafiken dessvärre har ökat mer än bränslepriserna de senaste åren. Därför vill vi att ett Sverigekort ska införas som ger möjlighet till resor med lokal och regional kollektivtrafik i hela landet för 499 kronor per månad för vuxna och 250 kronor per månad för ungdomar, studenter och pensionärer. För detta ändamål föreslår vi att det ska införas ett nytt anslag, *Sverigekortet*, och att detta anvisas 11,1 miljarder kronor för 2026. Finansieringen av ett nationellt biljettsystem för kollektivtrafiken behöver återställas och det behöver även inrättas en kollektivtrafikmyndighet för att mer effektivt än i dag kunna arbeta med dessa frågor.

Miljöpartiet anser vidare att stadsmiljöavtalen ska återinföras och utökas för mer och bättre infrastruktur för cykel och kollektivtrafik samt effektiva varutransporter och för detta ändamål föreslår vi att det ska införas ett nytt anslag, *Stadsmiljöavtal*, och att detta anvisas 600 miljoner kronor för 2026.

För att bidra till att kollektivtrafikhuvudmännen kan investera för att utveckla sin regionala kollektivtrafik anser Miljöpartiet även att det ska införas ett nytt anslag, *Investeringsstöd kollektivtrafik*, och att detta bör anvisas 4 miljarder kronor för 2026.

Sammantaget bör 39 492 000 000 kronor mer än vad regeringen föreslår anvisas inom utgiftsområdet för 2026. I nedanstående tabell redovisas sammanfattningsvis Miljöpartiets förslag till anslagsändringar 2026 jämfört med regeringens förslag.

Tabell 16 Miljöpartiets förslag till ändrade anslag för 2026 för utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	46 386 804	+18 000 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 327 971	+6 000 000
1:6	Ersättning avseende flygplatser	662 013	−425 000
1:7	Trafikavtal	1 055 000	+197 000

Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen
1:12	Transportstyrelsen	2 704 834	−10 000
1:16	Internationell tågtrafik	65 000	+30 000
99:6	Sverigekortet		+11 100 000
99:7	Stadsmiljöavtal		+600 000
99:8	Investeringsstöd för kollektivtrafik		+4 000 000
Summa			+39 492 000

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2025/26:1 Budgetpropositionen för 2026 utgiftsområde 22:

1. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2026 ta upp lån i Riksgäldskontoret för vissa infrastrukturprojekt som inklusive tidigare upplåning uppgår till högst 77 007 603 000 kronor (avsnitt 3.5.1).
2. Riksdagen godkänner Trafikverkets investeringsplan för 2026–2028 som riktlinje för Trafikverkets samhällsinvesteringar (avsnitt 3.5.1).
3. Riksdagen bemyndigar regeringen att disponera de avgifter som tas ut med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, lagen (1998:1707) om åtgärder mot buller och avgaser från mobila maskiner, fordonslagen (2002:574) och avgasreningslagen (2011:318) för ärendehandläggning och tillsyn avseende typgodkännandeverksamhet (avsnitt 3.5.12).
4. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2026 besluta om en kredit i Riksgäldskontoret för att tillgodose Transportstyrelsens behov av rörelsekapital vid utbetalningar inom ramen för det gemensamma avgiftsutjämnningssystemet för säkerhetskontroll av passagerare och deras bagage samt det internationella systemet för undervägsavgiften som inklusive tidigare utnyttjad kredit uppgår till högst 2 300 000 000 kronor (avsnitt 3.5.12).
5. 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).
6. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2026 ge Sjöfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.5.20).
7. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Sjöfartsverket för 2026–2028 som en riktlinje för Sjöfartsverkets investeringar (avsnitt 3.5.20).
8. 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).
9. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2026 ge Luftfartsverket finansiella befogenheter i enlighet med vad regeringen förordar (avsnitt 3.5.21).

10. Riksdagen godkänner investeringsplanen för Luftfartsverket för 2026–2028 som en riktlinje för Luftfartsverkets investeringar (avsnitt 3.5.21).
11. Riksdagen bemyndigar regeringen att för 2026 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).
12. Riksdagens tidigare ställningstagande i fråga om krav på förarbevis för att få framföra vissa större fritidsbåtar ska inte längre gälla (avsnitt 3.5.23).
13. Riksdagen anvisar anslagen för budgetåret 2026 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer enligt tabell 1.1.
14. Riksdagen bemyndigar regeringen att under 2026 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.

Motioner från allmänna motionstiden 2025/26

2025/26:3175 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

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

2025/26:3517 av Linus Lakso m.fl. (MP):

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

2025/26:3651 av Aylin Nouri m.fl. (S):

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

2025/26:3653 av Aylin Nouri m.fl. (S):

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka anslaget till väg- och järnvägsunderhåll med 500 miljoner kronor för att möjliggöra mer av förebyggande underhåll och tillkännager detta för regeringen.

2025/26:3739 av Ulrika Heie m.fl. (C):

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

BILAGA 2

Regeringens och motionärernas anslagsförslag

Anslag för 2026 inom utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor						
Anslag		Regeringens förslag	Avvikelse från regeringen			
			S	V	C	MP
1:1	Utveckling av statens transportinfrastruktur	46 386 804	±0	587 500	−282 700	18 000 000
1:2	Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	40 327 971	500 000	20 000	1 911 600	6 000 000
1:3	Trafikverket	6 531 201	100 000	300 000	−307 500	±0
1:4	Ersättning för sjöräddning och fritidsbåtsändamål	353 808	±0	±0	±0	±0
1:5	Ersättning för viss kanal- och slussinfrastruktur	85 284	±0	±0	±0	±0
1:6	Ersättning avseende flygplatser	662 013	±0	−318 000	±0	−425 000
1:7	Trafikavtal	1 055 000	300 000	99 000	60 000	197 000
1:8	Viss internationell verksamhet	30 557	±0	±0	±0	±0
1:9	Statens väg- och transportforskningsinstitut	88 896	±0	±0	−400	±0
1:10	Från EU-budgeten finansierade stöd till Transeuropeiska nätverk	1 000 000	±0	±0	±0	±0
1:11	Trängselskatt i Stockholm	2 024 325	±0	±0	±0	±0
1:12	Transportstyrelsen	2 704 834	750 000	−10 000	−4 200	−10 000
1:13	Trafikanalys	80 268	±0	±0	−400	±0
1:14	Trängselskatt i Göteborg	939 330	±0	±0	±0	±0
1:15	Sjöfartsstöd	1 600 000	±0	±0	±0	±0
1:16	Internationell tågtrafik	65 000	±0	±0	±0	30 000
1:17	Infrastruktur för flygtrafiktjänst	346 000	±0	±0	±0	±0
1:18	Lån till körkort	466	75 000	120 000	±0	±0
1:19	Obemannad luftfart	30 000	±0	±0	±0	±0
2:1	Post- och telestyrelsen	318 763	±0	±0	−1 100	±0
2:2	Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	106 278	±0	±0	±0	±0
2:3	Grundläggande betaltjänster	25 037	±0	±0	±0	±0
2:4	Informationsteknik och telekommunikation	153 844	±0	±0	±0	±0

2:5	Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	1 323 814	±0	±0	±0	±0
2:6	Myndigheten för digital förvaltning	295 385	±0	±0	-1 500	±0
2:7	Digital förvaltning	169 894	±0	±0	±0	±0
<i>Förslag till anslag utöver regeringens förslag</i>						
99:1	Sverigebiljett	±0	±0	2 500 000	±0	±0
99:2	Utbildningssatsning järnväg och sjöfart	±0	±0	80 000	±0	±0
99:3	Gotlandstrafiken	±0	±0	250 000	±0	±0
99:4	Konverteringsstöd för begagnade bilar	±0	±0	100 000	±0	±0
99:5	Pott för stärkt cykelinfrastruktur	±0	±0	30 000	±0	±0
99:6	Sverigekortet	±0	±0	±0	±0	11 100 000
99:7	Stadsmiljöavtal	±0	±0	±0	±0	600 000
99:8	Investeringsstöd för kollektivtrafik	±0	±0	±0	±0	4 000 000
Summa för utgiftsområdet		106 704 772	1 725 000	3 758 500	1 373 800	39 492 000

BILAGA 3

Regeringens förslag till
beställningsbemyndiganden

Det har inte väckts några motioner med anledning av regeringens förslag till
beställningsbemyndiganden.

Beställningsbemyndiganden för 2026 inom
utgiftsområde 22 Kommunikationer

Tusental kronor

Anslag	Regeringens förslag	Tidsperiod
1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur	164 861 000	2027–2050
1:2 Vidmakthållande av statens transportinfrastruktur	42 710 000	2027–2038
1:7 Trafikavtal	5 000 000	2027–2035
1:11 Trängselskatt i Stockholm	77 000 000	2027–2060
1:14 Trängselskatt i Göteborg	21 000 000	2027–2040
2:2 Ersättning för särskilda tjänster för personer med funktionsnedsättning	250 000	2027–2030
2:3 Grundläggande betaltjänster	40 000	2027–2030
2:4 Informationsteknik och telekommunikation	535 000	2027–2031
2:5 Driftsäker och tillgänglig elektronisk kommunikation	4 658 500	2027–2036
Summa beställningsbemyndiganden inom utgiftsområdet	316 054 500	