

2026-07-16
LI2026/01391**Landsbygds- och infrastrukturdepartementet**

Trafikverket

781 89 Borlänge

Uppdrag till Trafikverket att stärka arbetet med samhällsekonomiska underlag för beslut om åtgärder i transportsystemet

Regeringens beslut

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att stärka myndighetens arbete med samhällsekonomiska underlag för beslut om åtgärder i transportsystemet. Arbetet ska bedrivas med utgångspunkt i en handlingsplan som myndigheten ska ta fram. I handlingsplanen ska Trafikverket redovisa åtgärder i prioriterad ordning gällande de samhällsekonomiska metoder som behöver utvecklas och ange en tidsplan för när denna utveckling kan vara genomförd. Metoder för samhällsekonomiska bedömningar av underhållsåtgärder för både väg- och järnväg ska särskilt prioriteras, liksom metoder för att analysera gång- och cykelåtgärder. Utöver det bör de rapporter som Trafikanalys har publicerat inom ramen för sin uppgift att följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser vara utgångspunkt för prioriteringarna.

Av handlingsplanen ska det framgå hur Trafikverket avser att arbeta för att samhällsekonomiska metoder ska användas i alla steg av arbetet med att ta fram förslag till sådana åtgärder i transportsystemet som myndigheten ansvarar för. Vidare ska det av handlingsplanen framgå dels hur Trafikverket avser att arbeta för att utforma intern styrning och interna processer för att åstadkomma att ett samhällsekonomiskt synsätt mer systematiskt används vid planeringen av åtgärder i transportsystemet som en del av den transportpolitiska målstrukturen, dels om organisation och fördelning av kompetens på området inom olika delar av myndigheten bör förändras. Det ska också framgå hur myndighetens kommunikativa arbete bör utvecklas för

att stärka förtroendet för samhällsekonomiska beslutsunderlag bland berörda aktörer.

Av handlingsplanen ska det dessutom framgå hur Trafikverket vid förnyade beräkningar av samhällsnyttan med en åtgärd säkerställer att på ett transparent sätt redovisa all relevant information som har ändrats sedan den tidigare beräkningen och förklara varför nya antaganden bör ersätta de tidigare.

Av handlingsplanen ska det även framgå hur Trafikverket ska hantera den särskilda frågan om basprognoser. För objektsspecifika analyser kan basprognosen ibland behöva justeras för att bättre återspegla lokala och regionala förutsättningar som i dagsläget exempelvis kan innebära trögheter i trafikflödena. Sådana trögheter kan innebära lägre trafikflöden än vad basprognosen indikerar just för att infrastruktur saknas eller har låg kapacitet. När Trafikverket tar fram underlag i sådana situationer ska utredningsalternativet till skillnad från jämförelsealternativet dock alltid göras med beaktande av de större trafikflöden som möjliggörs inom basprognosens ram och därtill enbart utifrån det som vid den tidpunkten är beslutade förutsättningar, styrmedel och planer för infrastrukturen. I dessa avseenden bör metodval och redovisning av antaganden också ses över. Syftet med uppdraget är att Trafikverkets underlag inför nästa beslut om nationell plan för transportinfrastrukturen ska ha förbättrats utifrån de aspekter som tas upp i detta uppdrag.

Regeringen lämnade den 7 maj 2026 ett uppdrag till Trafikverket att vidta åtgärder för att förbättra produktivitetsutveckling och upphandling (LI2026/00872). Delar av uppdraget avser att stärka utvecklingen och användningen av samhällsekonomiska metoder avseende planering och genomförande av drift- och underhållsåtgärder och i dessa delar ska Trafikverket samordna arbetet i de båda uppdragen.

Trafikverket ska senast den 31 december 2026 redovisa den handlingsplan som ska styra arbetet och senast den 31 december 2027 och den 31 december 2028 lämna en delredovisning av arbetet med att genomföra handlingsplanen till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet). Trafikverket ska senast den 31 december 2029 lämna en slutredovisning av uppdraget till Regeringskansliet (Landsbygds- och Infrastrukturdepartementet). Av slutredovisningen ska det framgå hur

arbetet med att genomföra handlingsplanen har fortskridit och hur myndigheten avser att arbeta vidare med eventuella utestående frågor.

Skälen för regeringens beslut

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Regeringens arbete bidrar till alla delar av målet men för att öka effektiviteten i användningen av samhällets resurser har regeringen sedan den tillträdde betonat att samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Det kom senast till uttryck i regeringens beslut den 20 mars 2025 med uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (LI2025/00640). Detta avspeglas också i det förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 som Trafikverket redovisade i september 2025 (LI2025/01642).

Trafikverket har enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket i uppgift att utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet samt ta fram och tillhandahålla aktuella trafikprognoser. Enligt förordningen (2010:186) med instruktion för Trafikanalys har Trafikanalys i uppgift att kontinuerligt följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser.

I Trafikanalys redovisningar av uppdraget att följa Trafikverkets arbete framkommer att Trafikverket trots sin uppgift under en längre tid har haft svårt att prioritera vidareutveckling av samhällsekonomiska metoder och att det inom vissa områden krävs mer omfattande metodutveckling. Trafikanalys konstaterar att Trafikverket saknar tydliga och långsiktiga mål för arbetet att utveckla och förvalta modeller för samhällsekonomisk analys. Enligt Trafikanalys har Trafikverket också haft svårt att göra långsiktiga prioriteringar i enlighet med myndighetens utvecklingsplaner då efterfrågan på tillämpat analysarbete återkommande har fått företräde.

Vidare har det i olika sammanhang riktats kritik mot de analyser som Trafikverket tar fram, vilket Trafikverket i högre grad bör bemöta för att

stärka förtroendet för metodiken. Det har bland annat handlat om Trafikverkets ansatser för värderingen av restidsvinster för olika trafik- och transportslag, hur koldioxidutsläpp värderas, hur väl trafikprognoserna svarar mot verkliga förhållanden i närtid per trafikslag samt i vilken mån de utgör en realistisk bild av framtida trafikflöden och hur de förhåller sig till klimatmålen. Även vilka effekter som fångas respektive inte fångas i en kalkyl respektive i de kvalitativa bedömningarna, inklusive hantering av eventuella regionalekonomiska effekter, som t.ex. exploateringseffekter, kan behöva tydliggöras. Därutöver, att samma åtgärd med få års mellanrum kan ge väldigt olika beräkningsresultat utan att detta särskilt förklaras har föranlett kritik.

Regeringen har tillskjutit stora resurser för att ta igen det eftersatta underhållet inom såväl väg- som järnvägssystemet. Samtidigt konstaterar Trafikverket i sitt förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 att det finns ett stort utvecklingsbehov vad gäller samhällsekonomiska metoder för underhållsåtgärder för både väg- och järnväg. Metodutveckling inom det området är därmed särskilt angelägen.

De metoder och modeller som tillämpas för att göra samhällsekonomiska analyser är ofta komplexa. Det arbete som krävs för att utveckla och vidareutveckla sådana metoder kan vara omfattande. Det är samtidigt inte bara en fråga om att vidareutveckla de metoder som används. Det finns också ett behov av att säkerställa att metoderna tillämpas i hela den process som leder fram till valet av de åtgärder som föreslås genomföras. På det sättet ökar förutsättningarna för att de åtgärder som har störst uppfyllelse i förhållande till de transportpolitiska målen till slut prioriteras.

Åtgärder i transportsystemet får ofta stora effekter och det är inte förvånande att det bland berörda parter finns olika syn på vilka åtgärder som är mest angelägna. Samtidigt är det viktigt att en sådan diskussion kan föras mot bakgrund av analyser som de olika parterna har förtroende för. Komplexiteten i metodiken gör att det kan vara svårt att på ett enkelt sätt kommunicera hur analyserna har genomförts, vilka antaganden som ligger bakom erhållna resultat och vilka förutsättningar som spelar störst roll för utfallet. För att ytterligare öka förtroendet för myndighetens analysarbete bör därför det kommunikativa arbetet kring resultaten vidareutvecklas. Det är också viktigt för förtroendet att eventuella förändringar av antaganden över

tid eller ny metodik sker genom väl övervägda beslut som föregås av bred förankring, inte minst inom berörda akademiska discipliner.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Mats Bellinder

Kopia till

Finansdepartementet/BA

Klimat- och näringslivsdepartementet/KL

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet/ BB, RUL, SPN, TM och US

Trafikanalys