

**Landsbygds- och infrastrukturdepartementet**

Trafikverket

781 89 Borlänge

## Uppdrag till Trafikverket att ta fram ett ramverk för en riskreserv i enlighet med den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037

### Regeringens beslut

Regeringen ger Trafikverket i uppdrag att utarbeta ett ramverk för hantering av den riskreserv som beskrivs i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2026–2037 (nationella planen) (LI2026/00792 m.fl.) och föreslå en struktur för hur arbetet med riskreserven ska hanteras internt i Trafikverket samt hur arbetet ska redovisas och följas upp.

Inom ramen för uppdraget ska Trafikverket även:

- om myndigheten finner det lämpligt lämna förslag om att Trafikverket vid andra tillfällen än inom ramen för den s.k. byggstartsprocessen ska kunna föreslå för regeringen att riskreserven ska utnyttjas,
- med beaktande av behovet av att begränsa de administrativa kostnaderna föreslå hur återföring till riskreserven av outnyttjade medel för enskilda namngivna objekt som har avslutats ska gå till, samt
- om myndigheten finner det lämpligt föreslå en övre gräns, t.ex. uttryckt i en kombination av belopp och procent, för hur stor andel av ett enskilt projekt som kan finansieras genom riskreserven.

Trafikverket ska vidare ta fram en struktur för att årligen redovisa kostnadsuppföljningar och prognoser för samtliga objekt i den nationella planen under planperioden. Trafikverket ska föreslå och motivera hur och när

redovisningen bör ske. Detta arbete bör om möjligt samordnas med Trafikverkets prognosarbete.

Trafikverket ska löpande informera Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet) om hur arbetet med uppdraget fortskrider och senast den 1 februari 2027 redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet).

### **Bakgrund och skälen för regeringens beslut**

Den samlade ekonomiska ramen för namngivna objekt i den nationella planen är begränsad, vilket innebär att kostnadsökningar i enskilda namngivna objekt får en direkt påverkan på förutsättningarna för Trafikverket att genomföra den samlade investeringsportföljen. Kostnadsökningar har historiskt ofta hanterats genom att delar av planen har senarelagts, vilket i sin tur ofta har medfört ytterligare fördyringar och minskad nytta. Genom den nationella planen har det inrättats en central riskreserv i syfte att förbättra den nationella planens förmåga att hantera oförutsedda kostnadsökningar och därmed möjliggöra en mer stabil och förutsägbar planeringsprocess.

Mot bakgrund av riskreservens betydelse för planens samlade genomförande finns behov av att tydliggöra hur arbetet med riskreserven ska bedrivas, hur beslut om användningen ska beredas och fattas samt hur användningen ska redovisas och följas upp över tid, inklusive över flera planperioder.

I den nationella planen anges ett antal förutsättningar för riskreservens utformning och användande. Riskreserven uppgår till knappt 38 miljarder kronor, vilket motsvarar drygt 9 procent av de namngivna objekten i planen. Reserven får användas för namngivna väg-, järnvägs- och sjöfartsobjekt som omfattas av den nationella planen och som finansieras från anslag 1:1 Utveckling av statens transportinfrastruktur, anslagsposten 1 Väginvesteringar, anslagsposten 13 Järnvägsinvesteringar respektive anslagsposten 14 Sjöfartsinvesteringar (exklusive isbrytare) inom utgiftsområde 22 Kommunikationer. För namngivna väg-, järnvägs- och sjöfartsobjekt i planeringsstadiet kan Trafikverket, efter att övriga möjligheter till hantering och kostnadsreducerande åtgärder uttömts, föreslå för regeringen att medel ur riskreserven får användas för att täcka återstående kostnadsökningar. Detta ska ske i byggstartsprocessen, det vill säga där objekt föreslås till regeringen för beslut om att förbereda för byggstart respektive beviljas byggstart. Trafikverket kan inom ramen för detta uppdrag föreslå ytterligare rapporterings-

tillfällen om det bedöms lämpligt. Beslut om att tilldela medel ur riskreserven fattas därefter av regeringen i samband med byggstartsbesluten. Outnyttjade planeringsutrymmen som har avsatts för enskilda namngivna objekt som har avslutats ska gå till riskreserven. Trafikverket ska inom ramen för detta uppdrag föreslå hur denna återföring till riskreserven ska gå till med beaktande av behovet att begränsa de administrativa kostnaderna.

För pågående namngivna väg-, järnvägs- och sjöfartsobjekt får beslut fattas av Trafikverket på central nivå om att riskreserven ska användas efter att övriga möjligheter till hantering och kostnadsreducerande åtgärder uttömts. Trafikverket får utan beslut av regeringen besluta om tilldelning av medel från riskreserven upp till en total ram om 3 miljarder kronor under planperioden. Trafikverket kan inom ramen för detta uppdrag föreslå en övre gräns (t.ex. uttryckt i en kombination av belopp och procent) för hur stor andel av ett enskilt projekt som kan finansieras genom riskreserven samt liknande begränsningar i den mån det bedöms lämpligt.

Den nationella planen är tolvårig, men uppdateras i regel genom ett nytt planbeslut vart fjärde år. De objekt som ingår i planen är i regel fleråriga och planerings- respektive byggfas för ett objekt kan därför fördelas mellan flera planperioder. Det ramverk som väljs för riskreserven behöver därför innehålla principer för hur gränsdragningar mellan planperioder ska hanteras. Riskreserven kommer också med nödvändighet behöva hantera en flerårighet för tilldelning av medel ur riskreserven till enskilda projekt.

För att förbättra regeringens möjligheter att överblicka konsekvenserna av kostnadsökningar i projekt och få en sammanvägd bedömning av hur uppfyllandet av den nationella planen går finns det även behov av en årligen sammanställd ekonomisk redovisning av samtliga namngivna objekt i planen. Framtagandet av underlaget bör därför om möjligt samordnas med Trafikverkets prognosarbete för att säkerställa enhetlighet och undvika dubbelarbete.

På regeringens vägnar

Andreas Carlson

Erik Ronnle

Kopia till

Finansdepartementet/BA