



Regeringskansliet
li.registrator@regeringskansliet.se

Yttrande över betänkandet Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120)

Er beteckning: LI2025/02146

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Västra Götaland lämnar sammanfattningsvis följande synpunkter på betänkandet från utredningen *Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg*:

Länsstyrelsen ser positivt på målsättningen att skapa ett snabbare genomförande av transportinfrastrukturinvesteringar och på så sätt höja den samhällsekonomiska effektiviteten och säkerställa en långsiktigt hållbar transportförsörjning för alla i hela landet.

Länsstyrelsen anser att det behövs en mer genomgripande analys för att förtydliga:

- hur objekt som föreslås flyttas över till ett statligt bolag samordnas med nationell plan för transportinfrastrukturen,
- vilka delar processen kring planering som ska kvarstå hos Trafikverket respektive vilka som kan genomföras av det föreslagna statliga bolaget,
- hur andra aktörer än Trafikverket såsom länsstyrelser och kommuner påverkas av förslaget. Detta för att kunna möta de behov som uppstår i en effektiviserad planeringsprocess där de olika delarna är beroende av varandra, och
- hur de tillkommande objekt som motiveras av totalförsvarets specifika behov samordnas med den nationella transportinfrastrukturplanen för att minska risken för konkurrens över planerings- och genomföranderesurser.

Länsstyrelsens synpunkter

Nedan följer Länsstyrelsen i Västra Götalands synpunkter med fokus på betänkandets förslag och konsekvenser utifrån Länsstyrelsens roll i planeringsprocessen. Yttrandet följer samma disposition som betänkandet.

Det är angeläget att finna effektivare former för genomförande av transportinfrastrukturinvesteringar

Länsstyrelsen ser positivt på målsättningen att skapa former för att snabbare och effektivare genomföra transportinfrastrukturinvesteringar. Det kan bidra till att höja den samhällsekonomiska effektiviteten och säkerställa en långsiktigt hållbar transportförsörjning för alla i hela landet. Utredningen visar att effektiviseringspotentialen är som störst under själva planeringsarbetet. Det är även denna del av processen som berör länsstyrelserna i stor utsträckning.

Länsstyrelsen anser att det behövs en mer genomgripande analys av planeringsprocessens olika steg. Analysen behöver inkludera hur olika aktörer samverkar och hur planeringsprocessen påverkas av andra parallella processer. Detta för att bättre förstå hur processen som helhet kan effektiviseras och vilka konsekvenser förändrade arbetssätt kan innebära för alla involverade. En sådan analys skulle ge andra aktörer som länsstyrelser och kommuner bättre förutsättningar att möta förändrade behov. Analysen skulle också kunna inkludera exempel på välfungerande arbetssätt och samverkansformer för att kunna ta vara på det som fungerar bra i dag.

Utredningens förslag behöver också samordnas med andra statliga utredningar som berör transportinfrastrukturuområdet. Ett exempel är delbetänkandet *Goda möjligheter till ökat välbefinnande* (SOU 2024:29), som förordar att en bolagisering övervägs inom ramen för en mer genomgripande utvärdering av transportsektorns organisering.¹

¹ [Goda möjligheter till ökat välbefinnande, SOU 2024:29](#)

3. Transportinfrastruktur under omvandling – viktiga utvecklingsområden

3.3 Uppbyggnad av totalförsvaret

Länsstyrelsen noterar att utredningen inte har utvecklat hur processen med investeringar där totalförsvarets specifika behov överväger kan påverka utredningens förslag. Då dessa objekt ännu inte har planerats, beslutats eller finansierats återstår att se hur detta kan komma att påverka genomförandet av den nationella transportinfrastrukturplanen. Länsstyrelsen anser att det är av stor vikt att dessa tillkommande objekt samordnas med den nationella transportinfrastrukturplanen för att minska risken för konkurrens över planerings- och genomföranderesurser.

Länsstyrelsen efterlyser även ett resonemang över hur förslagen i utredningen *Nya samverkansformer, modern byggnads- och reparationsberedskap – för ökad försörjningsberedskap*, SOU 2025:68, kan påverka genomförandet av utredningens förslag.

3.4 Gränsöverskridande planering av transportinfrastruktur

Det är positivt att utredningen tar upp gränsöverskridande planering av transportinfrastruktur. Länsstyrelsen delar beskrivningen av problematiken med en väg- och järnvägsinfrastruktur som är fragmenterad ur ett gränsöverskridande perspektiv.

Det är bra att utredningen presenterar förslag till lösningar för att genomföra gränsöverskridande planering. Samtidigt ser vi behov av mer genomgripande strukturella förändringar för att åstadkomma en gränsöverskridande planering i realiteten. Arbetet med gränsöverskridande planering behöver ta avstamp i och inkludera processen med framtagande av nationell plan för transportinfrastrukturen. Det är därför olyckligt att utredningen inte inkluderar hela planeringskedjan, från nationell plan till genomförande och förvaltning – eller visar på hur arbetet kan samordnas. Det är först när hela kedjan analyseras som det fullt ut är möjligt att förstå potentialen i effektivare arbetssätt och verktyg i förhållande till övergripande målsättningar.

6. Förslag till åtgärder och plan för genomförande

6.2 Uppdraget att analysera former för offentlig privat samverkan, organisation, ersättningsmodell och lämpliga objekt

Länsstyrelsen anser att det är positivt att nya former för genomförande av infrastrukturprojekt utreds. I sammanhanget Offentlig-Privat Samverkan (OPS) vill Länsstyrelsen samtidigt betona vikten av att kvaliteten inte blir lidande när de ekonomiska risker som är förenade med stora infrastrukturprojekt flyttas över till privata aktörer. Livscykelperspektivet behöver vara centralt i upphandlingar och inkludera klimat- och miljöaspekter. Om besparingar i tid och ekonomi under byggskedet äts upp av högre underhålls- och driftskostnader eller bidrar till att andra mål motverkas uppstår i längden ingen vinst.

Vi anser också att den problematik kring långa avtal och avtalsförvaltning som beskrivs kunde getts större uppmärksamhet i utredningen.

6.3.3. Ett statligt ägt bolag för ett effektivare genomförande av transportinfrastrukturen

Länsstyrelsen anser utredningen behöver förtydliga vilka delar processen kring planering som ska kvarstå hos Trafikverket respektive vilka som kan genomföras av det föreslagna statliga bolaget.

Av utredningen framgår att myndighetsutövning ska ligga kvar hos Trafikverket. Myndighetsutövning är ett brett begrepp som kan tolkas på olika sätt i förhållande till planprocessen. En genomgripande analys behövs av hela kedjan för att tydliggöra vilka moment i den fysiska planeringsprocessen som även fortsättningsvis ska ligga hos Trafikverket. Utan den redovisningen är det svårt att bedöma hur förslaget påverkar länsstyrelsernas arbete.

Utredningen redovisar inte heller om bolaget likt Trafikverket ska ha en geografisk indelning. En av fördelarna med dagens regionala indelning är att projektledare och experter på Trafikverket har kunskap om sitt geografiska område. En annan fördel är att samverkansformer med lokala och regionala aktörer kan byggas upp över tid, vilket är särskilt värdefullt i större projekt. Om bolaget ska placeras centralt kan även Länsstyrelsens arbete med bland annat rådgivning och dialog behöva utvecklas.

Det behöver också bli tydligare hur bolaget ska samordna sin planering med nationell plan för transportinfrastrukturen, bland annat gällande möjligheten att ompröva objekt i planen. Om den övergripande planeringen ska fungera väl behöver alla objekt i nationell plan analyseras och bedömas på ett likartat sätt. Utredningens skrivning att objekt hämtas från nationell plan och sedan överlämnas från Trafikverket till bolaget är i viss mån missvisande. Nationell plan är ingen färdig lista på objekt som ska genomföras. I det senaste förslaget till *nationell plan för infrastrukturen 2026–2037* betonas vikten av att objekt ska kunna omprövas om kostnaderna efter utredning bedöms allt för höga i förhållande till samhällsnyttor.² Om bolaget ska hantera objekt med låg mognadsfas behöver det också finnas en plan för att hantera objekt som lyfts ur nationell plan.

6.3.7 Bolagets roll i förhållande till processen för fysisk planering

Länsstyrelsen anser att det av beskrivningen inte framgår hur omfattande länsstyrelsernas uppdrag är i planläggningen av vägar och järnvägar. Det behövs en djupare analys av hela planeringsprocessen inklusive de delar som berör länsstyrelsernas arbete för att kunna möta upp de behov som uppstår av ny organisering och arbetssätt på ett effektivt sätt.

Figur 6.5 *Process för fysisk planering* (sida 187) visar ett aktivitetsschema för hur planläggning av vägar och järnvägar sker och i vilka delar som länsstyrelsen/-erna kommer in. Länsstyrelsernas uppdrag är dock mycket större än vad aktivitetsschemat visar. Speciellt då objekt som föreslås bli föremål för överlämning till bolaget från Trafikverket ska hämtas från nationell plan och är oftast större infrastrukturprojekt. Vid stora infrastrukturprojekt skapar länsstyrelserna oftast sina egna projektorganisationer för att kunna möta Trafikverkets behov av möten. Det kan vara tidig dialog, avstämningar mellan de formella skedena eller olika möten utifrån ett specifikt tema. Såväl planfrågor som genomförandefrågor. Utredningens förslag med effektivisering och där arbetsmetoder både externt och internt utmanas och utvecklas, kan innebära ett mer intensivt arbete för länsstyrelserna för att kunna möta behoven och bidra till ett snabbare genomförande. Resurssättning för att kunna möta det nya bolagets behov och svarstider kommer bli en viktig fråga framöver.

² Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 - www.trafikverket.se

Vidare kan infrastrukturobjekt som en länsstyrelse har rätt till att söka ersättning för komma att överlämnas till bolaget (förordningen (2022:41) om ersättning till en länsstyrelse för arbete med ett omfattande infrastrukturobjekt). Det framgår inte huruvida förslaget påverkar möjligheten till detta. Kommer det fortsatt enbart vara Trafikverket som prövar frågor om ersättning enligt denna förordning samt betala ut ersättningen? Även detta är en viktig fråga för att länsstyrelserna ska kunna resurssätta och möta behoven för att kunna bidra till ett snabbare genomförande av infrastrukturprojekt. I vårt yttrande över nationell plan för transportinfrastrukturen (dnr 341-39659-2025, daterat 2025-12-17)³ påtalade vi även att det är viktigt att denna ersättning är förutsägbar och transparent så att länsstyrelsens planering för kompetensförsörjning och resurssättning kan göras i förväg. Nuvarande system innebär att Trafikverket betalar ut ersättningen i efterhand vilket skapar svårigheter för länsstyrelsens planering och försämrar möjligheten till att säkerställa den kvalitet och omfattning av arbetsinsats som projektet har behov av. Det skulle i sin tur kunna påverka genomförandet.

7. Konsekvenser

7.5 Konsekvenser för de offentliga finanserna

I detta avsnitt nämns det enbart att förslaget innebär effektivitetsvinster även för den kommunala ekonomin i form av möjlighet till snabbare realisering av byggnation av bostäder, bättre tillgänglighet för regional arbetspendling och godsflöden. Dessa nyttor förutsätter dock att kommunerna har kapacitet att möta de planeringskrav som större infrastrukturprojekt medför.

En väg eller järnväg får inte byggas i strid mot gällande detaljplan eller områdesbestämmelser (14 § väglagen; 1 kap. 5 § lagen om byggande av järnväg). Större infrastrukturprojekt innebär ofta att gällande detaljplaner behöver upphävas, ändras eller att nya tas fram. Det kommunala planmonopolet innebär att det är kommunen som gör detta och är en förutsättning för att en väg- eller järnvägsplan ska kunna fastställas. Av erfarenhet i Västra Götalands län kräver detta betydande arbetsinsatser för berörda kommuner för att kunna hålla jämna steg med Trafikverkets tidplaner i dag i vissa projekt.

³ [Länsstyrelsen Västra Götalands yttrande nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037](#)

Med effektiviseringar och målsättning att kunna genomföra infrastrukturprojekt snabbare genom ett nytt bolag kan det komma att ställa ännu högre krav på resurser och kompetens inom en kommun. Till skillnad från Länsstyrelsen (som i vissa projekt är berättigade ersättning i stora infrastrukturprojekt), så erhåller kommunerna i regel inte någon ersättning för detta trots att det är en förutsättning för att statligt infrastrukturprojekt ska kunna genomföras. Mot bakgrund av att många kommuner redan i dag har begränsade planeringsresurser kan utredningens förslag innebära en belastning på kommunens ekonomi och organisation samt bortprioriteringar av andra utvecklingsprojekt inom kommunen. Länsstyrelsen anser att detta bör beaktas i bedömningen av utredningens konsekvenser för de offentliga finanserna.

7.10 Övriga konsekvenser

Länsstyrelsen anser att konsekvensbeskrivningen inte fullt ut problematiserar kring risken att allmänhetens insyn påverkas av utredningens förslag. Det stämmer visserligen att handlingar är offentliga och att vissa handlingar redan i dag omfattas av sekretess. De handlingar som tas fram i planprocessen speglar samtidigt inte alla de frågor som är av intresse för allmänheten i planering och genomförande av statlig infrastruktur. Bristen på transparens i förhållande till statens utgifter är exempelvis ett av de argument som förts fram mot Offentlig-Privat samverkan i Riksgäldskommentaren *Offentlig-Privat Samverkan (OPS) – en entreprenadform som riskerar att bli dyr för staten*.⁴

Under beskrivning av sociala konsekvenser saknar vi en analys av risken för bristande insyn gällande arbetsmiljö när genomförandet av infrastrukturobjekt flyttas längre från den myndighet som har helhetsansvaret.

Övriga synpunkter

Med hänsyn till komplexiteten i de frågor som utredningen berör anser Länsstyrelsen att det är olyckligt att remisstiden varit så kort. Enligt riktlinjerna i Propositionshandboken anges att remisstiden som huvudregel inte bör sättas kortare än tre månader, och Länsstyrelsen har svårt att se vad som motiverar den mycket korta remisstiden.

⁴ [riksgaldskommentar-ops-2-2021.pdf](#)

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av avdelningschefen Sandra Brantebäck med handläggaren för regional planering Lena Andersson som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsarkitekten och funktionschefen Andreas Lidholm medverkat.

I handläggningen i övrigt medverkade regionala utvecklingsstrategen Mikael Cullberg, beredskapshandläggaren Lars Westholm och planarkitekten Matea Corkovic.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.