

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Landsbygds- och
infrastrukturdepartement
li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se
GD-sekreterarna
Diariet
Verksgemensam styrning
Webb- och projektstöd

Trafikverkets svar på remiss gällande Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg, SOU 2025:120

Sammanfattning

Trafikverket har tagit del av Landsbygds- och infrastrukturdepartementets remiss av betänkandet Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg, SOU 2025:120.

Trafikverket välkomnar utredarens analys som syftar till att effektivisera och förenkla utvecklingen och förvaltningen av den statliga transportinfrastrukturen. Regeringens inriktning om att uppnå en ökad effektivitet ligger också i linje med effektiviseringsarbetet benämnt Kraftsamlingen inom Trafikverket.

Kraftsamlingen inkluderar ett aktivt arbete med att öka antalet standardiserade tekniska lösningar, anpassa krav, minska ledtiderna i planprocessen och identifiera möjligheter till samordning i portföljer vid upphandling och genomförande. Dessutom genomförs ett arbete med att utveckla tydligare ansvar och roller samt skapa ett ökat fokus på systemansvar och värde för kunden. Därtill pågår en löpande dialog med Trafikverkets leverantörer och utvecklingen av våra genomförandeformer, däribland användandet av alliansmodellen (se bilaga, pkt. 1). Genom Kraftsamlingen har Trafikverket ökat den inre effektiviteten. Under 2025 genomfördes permanenta besparingar med 300 miljoner kronor på interna kostnader och under 2026 kommer ytterligare minst 600 miljoner kronor sparas, totalt närmare 1 000 miljoner kronor.

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

Trafikverkets viktigaste synpunkter inför det fortsatta arbetet är:

- Ett eventuellt statligt ägt bolag kan ges förutsättningar som kan leda till ett ökat fokus på framdrift inom bolagets portfölj vilket gynnar berörda objekt, men bolagets tillkomst innebär också att det skapas ett antal gränsdragningsfrågor som måste hanteras. Hur komplicerade gränsdragningsfrågorna blir är beroende av vilket uppdrag det statliga ägda bolaget får. Ett snävare definierat uppdrag med fokus på genomförande ger färre gränsdragningsfrågor jämfört med ett bredare definierat uppdrag, som även omfattar planerings- och driftskeden.
- Gränsdragningen mellan Trafikverket och ett eventuellt statligt ägt bolag behöver även utredas i frågor rörande resiliens, civil beredskap och totalförsvar, inklusive informations- och cybersäkerhet.
- Trafikverket anser att det finns starka skäl att ytterligare utreda behovet av författningsförändringar för att ge ett tydligt författningsstöd för utredningens förslag.
 - Beredningen av väg- och järnvägsplaner är en del av den myndighetsutövning som mynnar ut i ett beslut om fastställande av väg- eller järnvägsplan. Eftersom det är fråga om expropriativa intrång i enskildas intressen är det viktigt att det finns ett tydligt stöd i lagstiftningen för ett statligt bolag som ska utföra beredningen.
 - Med nuvarande reglering i väglagen kan inte Trafikverket delegera de uppgifter som följer med väghållarskapet till ett statligt ägt bolag.
 - Det är inte förenligt med lagstiftningen att Trafikverket är infrastrukturförvaltare samtidigt som bolaget, som Trafikverket saknar inflytande över, tecknar kontrakten med den underhållsentreprenör som har till uppgift att underhålla anläggningen.

Utestående juridiska frågor skapar osäkerhet kring hur stora effektivitetsvinster som kan uppnås med ett statligt ägt bolag.

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

- En bredare analys kring lämpliga objekt att överföra till ett statligt ägt bolag behöver göras utifrån kommande beslut av Nationell plan för transportinfrastrukturen. Trafikverket bedömer att ett urval endast baserat på utpekade OPS kandidater i [underlagsrapport Objekt för offentlig-privat samverkan](#) till Nationell plan för transportinfrastrukturen inte är lämpligt.
- I det fortsatta arbetet bör också utredas hur Trafikverkets verksamhetsförutsättningar kan utformas i syfte att möjliggöra ökad effektivitet.

Förutsättningar för effektivitet

Jämfört med en myndighet kan ett statligt ägt bolag ges större frihetsgrader. Det gäller till exempel möjligheten till att kunna specialisera sig och avgränsa uppdraget från annan verksamhet, skapa en portfölj med liknande uppdrag avseende innehåll och komplexitet, bygga upp en organisation specialiserad för portföljen utan hänsynstaganden eller låsningar till existerande organisation och kultur samt få en anpassad finansiering/anslagsstruktur.

Trafikverket som myndighet saknar i viss mån dessa verksamhetsförutsättningar, men menar att de går att tillskapa i större utsträckning än idag. I regeringens ambition till att effektivisera och skapa institutionell konkurrens bör det sålunda finnas ett intresse att även se över Trafikverkets förutsättningar.

Dessa förutsättningar inkluderar en översyn av möjligheten att allokera produktionsmedel för att skapa möjlighet till en effektivare framdrift – tex att kunna föra över medel mellan utveckling och vidmakthållande.

Trafikverket önskar även få en översyn av processen med byggstartsrapportering, för att minska fördröjningar som uppstår när objekt behöver avvakta beslut i pågående tillstånds-/beslutsprocesser innan nästa steg i genomförandet kan inledas.

Behov av författningsändringar

Trafikverket har tolkat att utredningens uppdrag är att identifiera förslag som inte kräver författningsändringar. I utredningen konstateras därför också att åtgärder som omfattar myndighetsutövning ska ligga kvar hos Trafikverket. Utredningen föreslår samtidigt att det statligt ägda bolaget ska ha ansvar för

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

planering, utbyggnad och förvaltning av utpekade väg- och järnvägsprojekt. Bolaget ska också utföra aktiviteter inom denna planprocess utifrån sitt uppdrag innefattande upprättande av väg- och järnvägsplaner och ianspråktagande av mark.

Utredningen har inte i alla delar tydligt beskrivit vilka uppgifter, aktiviteter och moment som förutsätts utföras av ett statligt ägt bolag respektive alltjämt hanteras av Trafikverket. Beskrivningarna lämnar utrymme för olika och i några avseenden motstående tolkningar. Detta försvårar möjligheten att bedöma om förslaget är förenligt med nuvarande författningsreglering. Det skapar också en viss osäkerhet vilka eventuella effektivitetsvinster som kan uppnås genom att tillskapa ett statligt ägt bolag.

Nedan ges exempel på områden inom vilka Trafikverket identifierat skäl för ytterligare utredning eller överväganden i frågan om behovet av författningsändringar.

En öppen planeringsprocess; Väglagen, väghållaransvar och lag om byggande av järnväg

Väglagen är den författning som styr Trafikverkets planering och byggande av ny eller ändrad statlig väg. Av 6 § väglagen följer att Trafikverket handhar väghållningen för statens räkning. Vidare framgår att väghållningsmyndighet är, då staten är väghållare, den till Trafikverket hörande regionala förvaltning som regeringen bestämmer. Därigenom tydliggörs en ordning där verket i egenskap av statlig väghållare förutsätts tillämpa författningen (se bilaga, pkt. 2). Ett konkret sådant exempel ses i väglagens 30–31 §§ som anger att vägrätt tillkommer och tas i anspråk av väghållaren.

Det kan mot denna bakgrund enligt Trafikverkets bedömning ifrågasättas om ett statligt ägt bolag skulle ha möjlighet att tillämpa väglagen såsom lagen nu är utformad. Det finns skäl att ytterligare överväga om en författningsändring är nödvändig i denna fråga.

I huvudsak gäller detsamma i lag om byggande av järnväg (som tillkommit med väglagen som förebild) vad avser byggande av statlig spåranläggning. Lag om byggande av järnväg tillämpas även för tunnelbana och spårväg och i vissa fall även för privata spåranläggningar. När tunnelbane- och spårvägar planeras och bereds sker inlämning av planer genom kommunen eller regionens försorg.

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

En fastställd och lagakraftvunnen väg- eller järnvägsplan ger rätt att bygga väg eller järnväg samt rätt att ta redovisad mark i anspråk. Med stöd av en *vägplan* tas mark i anspråk automatiskt genom så kallad vägrätt. Vid vägrätt måste fastighetsägaren vid oenighet om ersättning stämma Trafikverket i domstol för att få ersättningsfrågan prövad. Vägrättsinstitutet är således ett i jämförelse starkt och ingripande institut. Med stöd av en *järnvägsplan* kan mark tas i anspråk vilket görs med äganderätt och servitut. Till skillnad mot vad som gäller enligt en vägplan leder en järnvägsplan inte till att marken kan tas i anspråk automatiskt. Markåtkomst för järnvägar kan ske med tvång och sker normalt genom beslut i en lantmäteriförrättning. Vid lantmäteriförrättning kan fastighetsägaren överklaga lantmäteriets beslut till mark- och miljödomstolen.

Det praktiska arbetet med expropriationen av den mark som behövs för en väg eller en järnväg sker genom markförhandling. Det är vid markförhandlingen som Trafikverket träffar de enskilda markägarna och informerar om markåtkomstens konsekvenser samt även förhandlar om den ersättning som ska utgå. Vid markförhandling måste alla fastighetsägare behandlas objektivt, opartiskt och rättssäkert. Trafikverkets beslut och åtgärder i markförhandlingsprocessen ska således vara korrekta i formell mening. Detta särskilt med hänsyn till det kunskapsunderläge fastighetsägare generellt befinner sig i. Ärendena ska handläggas på ett enhetligt sätt utifrån gällande bestämmelser om egendomsskydd i 2 kap. regeringsformen, ersättningsbestämmelserna i 4 kap expropriationslagen och 1 kap. 9 § regeringsformen varav följer att förvaltningsmyndigheter och andra som fullgör uppgifter inom den offentliga förvaltningen ska i sin verksamhet beakta allas likhet inför lagen samt iaktta saklighet och opartiskhet.

Trafikverkets bedömning är att det finns skäl att anta att upprättande av planer ses som en del i en öppen beredning av den myndighetsutövning som mynnar ut i ett beslut om fastställande av väg- eller järnvägsplan. Trafikverket, regioner och kommuner styrs av regelverk som har till syfte att säkerställa insyn och rättssäkerhet. Om ett statligt ägt bolag ska upprätta planer, utan ett tydligt mandat i lagstiftningen, riskerar det att skapa osäkerhet och risk för ifrågasättande både hos prövande myndigheter och berörda sakägare om det är rätt part som driver planprocessen och om det överhuvudtaget är möjligt att besluta en sådan plan. Detta kan medföra en ökad risk för överklaganden. Denna osäkerhet riskerar även att följa med vid

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

kommande överprövningar av fastställelsebeslut hos regeringen och vid rättsprövning av regeringens beslut. Även markåtkomst genom expropriation innehåller moment som kopplar till myndighetsutövning och myndighetsuppgifter varför samma frågeställning gör sig gällande där.

Trafikverket anser att det finns starka skäl att ytterligare utreda behovet av författningsförändringar för att ge ett tydligt författningsstöd för utredningens förslag.

Byggande, drift- och underhåll samt förvaltning av infrastruktur
Byggandet av statliga väg- och järnvägsprojekt är inte på samma sätt som planprocessen knutet till myndighetsutövning. Det är dock en av uppgifterna för vilken Trafikverket svarar enligt förordning (2010:185) med instruktion för Trafikverket (1 §). Historiskt finns exempel på att ett statligt ägt bolag ansvarat för byggande av järnväg. För Botniabanan fanns en tydlig gränsdragning mellan staten (Banverket), de regionala aktörerna och projektbolaget. Staten tog ett ansvar för den fysiska planeringen enligt lag om byggande av järnväg inklusive anskaffningen av mark, kommunerna hanterade planfrågorna enligt plan- och bygglagen och projektbolaget hanterade projektering och byggande, inklusive finansiering.

Av utredningen framgår förslag att det statligt ägda bolaget ska ansvara för drift och underhåll av vägar och järnvägar även efter driftsättning av anläggningen. I avsnitt 6.1 beskriver utredningen å ena sidan att det ur livscykelkostnadsperspektiv vore fördelaktigt att utföra objekt inom ramen för bolagsform och att objekten bör ha en storlek och ett innehåll som medger att bolaget från början kan effektivisera objekten kostnads- och tidsmässigt och att driftaspekter samt planering och genomförande av underhåll kan vägas in. Utredningen anför å andra sidan att för järnvägsobjekten ska infrastruktur-förvalterskapet finnas hos Trafikverket (se bilaga, pkt. 3).

För drift och underhåll av statlig väg svarar Trafikverket. Verket är i det sammanhanget *väghållare* och verkets regionala förvaltning är *väghållningsmyndighet*. I avsnitt 5.2.2 konstaterar utredningen att ”Förhållandet att myndighetsutövning ingår i väghållarens respektive väghållningsmyndighetens förvaltningsuppgifter innebär att det betraktas som oklart om Trafikverket eller dess regioner kan delegera ansvaret för de uppgifter som följer med väghållarskapet”.

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

Trafikverkets bedömning är att nuvarande reglering inte ger stöd för Trafikverket att delegera de uppgifter som följer med väghållarskapet till ett statligt ägt bolag. Det finns alltså även i detta avseende skäl att ytterligare överväga frågan om behov av författningsändring.

Järnvägsinfrastruktur och krav på säkerhetstillstånd

I 2 kap 1 § järnvägssäkerhetslagen slås fast att infrastrukturförvaltare och järnvägsföretag ansvarar för en säker drift i järnvägssystemet. För att driva och förvalta järnvägsinfrastruktur behöver infrastrukturförvaltaren tillstånd från Transportstyrelsen. Av 3 kap 7 § samma lag anges vilka förutsättningar som ska vara uppfyllda för att säkerhetstillstånd ska beviljas en infrastrukturförvaltare. För tillstånd krävs bland annat att infrastrukturförvaltaren har ett säkerhetsstyrningssystem vilket följer av järnvägssäkerhetslagen 2 kap 2 och 3 §§.

För att säkerställa en säker drift måste skador som den aktuella verksamheten kan ge upphov till förebyggas. Ett säkerhetsstyrningssystem består av de processer och förfaranden som införts i en organisation för att ha kontroll över de risker som verksamheten medför. Det finns EU-rättsliga bestämmelser om hur säkerhetsstyrningssystemet ska utformas så att infrastrukturförvaltaren kan hantera de risker som verksamheten kan ge upphov till (se bilaga, pkt. 4). Med "ansvarar för en säker drift" avses att identifiera, bedöma och i förekommande fall reducera risker för olyckor. Lagstiftningen lägger således ett ansvar på infrastrukturförvaltaren att hantera de risker som är förenade med verksamheten. Järnvägstekniklagen ställer också krav på en godkännandeprocess för ibruktagande av ny eller ombyggd järnväg och där det är mycket som talar för att det är infrastrukturförvaltaren som initierar den prövningen.

Utredningens förslag och slutsats är att det är möjligt att Trafikverket är infrastrukturförvaltare samtidigt som det statligt ägda bolaget självständigt råder över avtal som omhändertar drift- och underhåll (se bilaga, pkt. 5). Enligt Trafikverkets bedömning är en sådan ordning, på grund av kraven på säkerhetsstyrning för infrastrukturförvaltare, inte genomförbar.

Utredningen har med hänvisning till 4 kap 6 § järnvägsmarknadslagen pekat på möjligheten att en infrastrukturförvaltare kan överlåta på annan att utföra infrastrukturförvaltarens uppgifter.

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

Såsom anförs i prop. 2021/22:83 sid 334 är bestämmelsen i 4 kap 6 § en marknadsreglering. Bestämmelsen behandlar vilka begränsningar som råder ur marknadssynpunkt i händelse av att infrastrukturförvaltarens uppgifter utförs i annan regi än av infrastrukturförvaltarens egen organisation. Såsom påpekas i propositionen måste en infrastrukturförvaltare som anlitar andra för att utföra uppgifter också beakta de säkerhetsmässiga konsekvenserna i förhållande till reglerna i järnvägssäkerhetslagen. Såsom också uttryckligen anges i artikel 7c.1 i SERA-direktivet ska infrastrukturförvaltaren bära det yttersta ansvaret för uppgifterna drift, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastruktur på ett nät.

Det ovanstående innebär att infrastrukturförvaltaren måste ha rådighet över utförandet av drift och underhåll och därmed de avtal som hör till denna verksamhet. Det medför att det är infrastrukturförvaltaren som måste vara part i de kontrakt som upphandlas för utförande av drift, underhåll och modernisering av anläggningen. Om bolaget, som Trafikverket saknar inflytande över, tecknar kontrakten med entreprenör som har till uppgift att underhålla anläggningen, är det inte förenligt med lagstiftningen att Trafikverket är infrastrukturförvaltare för den aktuella anläggningen.

Av de exempel som redogjorts för från Finland synes frågan om infrastrukturförvalterskapets placering ha ordnats på så sätt att anläggningen överförs till infrastrukturförvaltaren Trafikledsverket när anläggningen ska tas i bruk.

Om det statligt ägda bolaget ska ha möjlighet att ansvara för drift och underhåll av de anläggningar som ingår i bolagets portfölj behöver bolaget således ha tillstånd och vara infrastrukturförvaltare. Den ordningen gäller för närvarande för både Arlandabanan och Öresundsbron där A-train AB respektive Öresundsbrokonsortiet är infrastrukturförvaltare och ansvarar för underhåll.

En infrastrukturförvaltare har även skyldigheter enligt järnvägsmarknads-lagstiftningen (se bilaga, pkt. 6), såsom kapacitetstilldelning för trafik och krav gällande samråd och planering av banarbeten m.m. Vissa av uppgifterna kan genom avtal uppdras åt andra infrastrukturförvaltare att utföra. Exempelvis utför Trafikverket kapacitetstilldelning och trafikledning för Öresundsbrokonsortiets räkning på Öresundsbron.

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

Finansiella aspekter

Trafikverket anser att det för alla objekt i den nationella planen som fastställs av regeringen bör övervägas om alternativ finansiering kan användas. Detta oavsett om ett objekt realiserar av Trafikverket eller av ett statligt ägt bolag. För finansiering av genomföranden av objekt kan lån tas upp via Riksgälden. Sådan finansiering vid sidan av statliga anslag bör i enlighet med hittills tillämpade finansieringsprinciper återbetalas med anslag och/eller brukaravgifter.

Trafikverket anser vidare att principerna för hur regleringen av budgetering och kostnadsuppföljning, inklusive hanteringen av riskreserv för de objekt som ett eventuellt statligt ägt bolag ska hantera, behöver utredas vidare. Detta för att säkerställa att de objekt som bolaget övertar blir korrekt budgeterade.

Trafikverket anser också att när ett objekt väl har flyttat över till bolaget får naturligen eventuella kostnadsökningar i dessa objekt hanteras inom det statligt ägda bolagets budget, eller i direkt relation till regeringen, och inte påverka Trafikverkets budget för nationell plan.

Trafikverket konstaterar att det finns frågeställningar kring redovisningsprinciper som behöver utredas vidare, till exempel avseende tillgångsredovisningen av den infrastruktur som ett statligt ägt bolag bygger, men som Trafikverket äger.

Val av objekt

Trafikverket har tolkat att utredningens uppdrag inte är att identifiera förutsättningarna för alternativ finansiering utan att det statligt ägda bolaget ska verka inom ramen för de medel som finns i nationell plan.

Trafikverket rekommenderar att myndigheten är med i urvalet av vilka objekt som förs över till ett bolag. Detta för att säkerställa att Trafikverket fortsatt kan ta ett ansvar för helheten i den långsiktiga transportinfrastrukturplaneringen. Dessutom innebär en delaktighet att Trafikverkets kunskap om objekten tas tillvara på bästa sätt.

Utredaren lyfter fram tänkbara objekt att överlämna till ett statligt ägt bolag. Samtliga dessa härrör från Trafikverkets underlagsrapport "Objekt för offentlig-privat samverkan (OPS): underlagsrapport till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037". Underlagsrapporten är framtagen i

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

enlighet med de direktiv som regeringen angav i uppdraget om att upprätta förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037.

Trafikverket anser att en bredare ansats behöver göras kring val av objekt som kan föras över till ett eventuellt statligt ägt bolag där man utgår från alla objekt i förslaget till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 tillsammans med eventuella objekt som kan tillkomma vid regeringens fastställelse av Nationell plan. Trafikverket bedömer att ett urval endast baserat på utpekade OPS kandidater i [underlagsrapport Objekt för offentlig-privat samverkan](#) till Nationell plan för transportinfrastrukturen inte är lämpligt.

Trafikverket anser att regeringen bör låta ett statligt ägt bolag i första hand fokusera på enskilda objekt av liknande storlek, komplexitet och trafikslag. Såsom förslag till Nationell Plan ser ut innebär detta i huvudsak större järnvägsobjekt.

Möjligheter med offentlig privat samverkan (OPS)

Trafikverket anser att möjligheten att använda OPS som genomförandeform bör ges till Trafikverket på motsvarande sätt som i Norge och i Finland. Trafikverket som ansvarig för den långsiktiga planeringen har möjlighet att utreda och skapa en serie med flera objekt för OPS som därmed kan sänka transaktionskostnaderna för ett OPS-upplägg. Trafikverket som myndighet med årliga anslag från staten ger en trygghet i finansieringen av OPS över lång tid.

Trafikverket har erfarenhet av utvecklade genomförandeformer av entreprenadverksamhet och andra former av organisering för olika typer av infrastrukturprojekt. Det omfattar utformning och genomförande av projekt samt förvaltningsansvar, men även olika nivåer av ansvar för entreprenörer. Trafikverket ser sålunda positivt på möjligheten att använda OPS som form för genomförande. Som utredaren påtalar, finns många hänsynstaganden och överväganden att göra före det att OPS väljs som genomförandeform. Utredaren bedömer att ytterligare analys av objekten är nödvändig för att kunna välja ut vilka objekt som är lämpliga att genomföra som OPS med privat finansiering. Trafikverket stödjer utredaren i den bedömningen. Som utredaren påtalar kräver en sådan analys nödvändig expertis inom området. För att Trafikverket ska ha förutsättningar att göra en sådan utredning krävs att Trafikverket får ett särskilt finansierat uppdrag.

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

Tidplan för genomförande

Trafikverket anser att de återstående frågeställningarna om bl.a. myndighetsutövning, planeringsprocessen och säkerhetsfrågor är så pass omfattande och komplexa att de behöver utredas vidare innan ett beslut tas om ett eventuellt statligt ägt bolag. Trafikverket anser därför att den genomförandekommitté som utredaren föreslår ges i uppdrag att först utreda de juridiska förutsättningarna vidare. Givet det ytterligare utredningsbehovet menar Trafikverket att det kommer vara utmanande att kunna etablera en verksamhet i det nya bolaget redan till den 1 januari 2027.

Trafikverket konstaterar även att om ett eventuellt statligt ägt bolag övertar objekt så kan det innebära verksamhetsövergångar från Trafikverket till bolaget, vilket behöver hanteras i särskild ordning och i förhållande till det arbetsrättsliga regelverket.

Uppföljning, utvärdering och kostnadskontroll

Trafikverket stödjer utredarens förslag att myndigheten Trafikanalys (Tillväxtanalys) ges uppdraget att särskilt följa upp och utvärdera resultatet av den reform som beslutas.

Beslut i ärendet har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit Senior controller Anna Nylén, avdelning Verksgemensam styrning. Samråd har skett med överdirektör Francisca Ramsberg, chefen för den centrala funktionen Juridik och planprovning Jennie Magnusson, chefen för verksamhetsområde Planering Ulrika Geeraedts, chefen för verksamhetsområde Underhåll Malin Holen, chefen för verksamhetsområde Stora projekt Patrick Guné, chefen för den centrala funktionen HR Henrik Dider samt Magnus Axelsson, Verksgemensam styrning. Därtill har en arbetsgrupp med representanter från Verksgemensam styrning, verksamhetsområde Planering, verksamhetsområde Stora projekt och centrala funktionerna Juridik och planprovning samt HR deltagit aktivt i framtagandet.

Roberto Maiorana
Generaldirektör

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

Anna Nylén
Senior controller

Anna.nylen@trafikverket.se
Direkt: 010-1230495
Mobil: 070-0848942

Trafikverket

Adress: Box 810, 781 28 Borlänge
Besöksadress: Solna Strandväg 98
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

Bilaga – källhänvisningar

Pkt. 1

Alliansmodellen utgörs av flera parter som är organisatoriskt fullt ut integrerade och gemensamt ansvarar för att genomföra ett projekt. Alliansen består av beställare och en eller flera leverantörer, både entreprenör och projektör. En central del är att alliansen gemensamt bär ansvaret och målet är att konsekvent samarbeta utifrån vad som är bäst för projektet. En grundförutsättning för den slutliga ersättningen är att parterna vinner eller förlorar tillsammans, det ska finnas en drivkraft hos alla i alliansen att göra ett bättre resultat än det planerade och därmed påverka den slutliga ersättningen.

Alliansens arbete delas in i faserna utveckling och genomförande. Under utvecklingsfasen fastslås tillsammans omfattning, tidplan, risker och målkostnad. I genomförandefasen genomförs det som överenskommits i första fasen med målstyrning på säkerhet för projekt och omgivning, kostnadseffektivitet och leverans före överenskommen tidplan. När alliansen har överlämnat projektet till ägaren påbörjas en garantiperiod som är fem år.

Pkt. 2

- Den som avser att bygga en väg/järnväg ska ta fram ett underlag för samråd och länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Upprätta samrådsunderlag och genomföra samråd.

Författningar: Krav på samrådsunderlag enligt
Miljöbedömningsförordningen 8 § och 9 § punkt 1
Samråd enligt Väglagen 14 b §, 14 c §, 15 §, Vägförordningen 3 kap. 4 -
6 §§, 3 kap. 8a §.
Lagen om byggande av järnväg 2 kap. 2, 3, 4 §§, förordningen om
byggande av järnväg 4 – 6 §§, 8 a §

- Begära länsstyrelsens beslut om huruvida projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan

Författningar: Väglagen 15 §, Lagen om byggande av järnväg 2 kap. 4 §

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

- Utarbeta lokaliseringsalternativ och påbörja/upprätta eventuell MKB (en del av planläggningsprocessen där samråd genomförs)

Författningar: Samråd enligt Väglagen 14 b §, 14 c §, Vägförordningen 3 kap. 4 - 6 §§,
Lagen om byggande av järnväg 2 kap. 2 - 3 §§, förordningen om byggande av järnväg 4 - 6 §§

- Tillåtlighetsprövning. Om ett projekt ska tillåtlighetsprövas enligt 17 kap. 3 § miljöbalken, ska den som avser att bygga vägen överlämna ärendet till regeringen med eget yttrande.

Författningar: Väglagen 16 §, Lagen om byggande av järnväg 2 kap. 8 §

- Utforma planförslag samt MKB eller miljöbeskrivning (en del av planläggningsprocessen där samråd genomförs och planen utformas)

Författningar: Samråd enligt Väglagen 14 b §, 14 c §, Vägförordningen 3 kap. 4 - 6 §§,
Lagen om byggande av järnväg 2 kap. 2 - 3 §§, förordningen om byggande av järnväg 4 - 6 §§

- Begär länsstyrelsens godkännande av MKB (i de fall MKB erfordras)

Författningar: Väglagen 16 b §, Lagen om byggande av järnväg 2 kap. 10 §

- Kungör förslag till plan och möjliggör för granskning av vägplanen/järnvägsplanen

Författningar: Väglagen 17 §, Vägförordningen 3 kap 15 - 19 §§
Lagen om byggande av järnväg 2 kap 12 §, förordningen om byggande av järnväg 14 - 18 §§

- Begära länsstyrelsens yttrande över vägplanen/järnvägsplanen

Författningar: Väglagen 18 §, Vägförordningen 3 kap. 22 §.
Lagen om byggande av järnväg 2 kap 15 §, förordning om byggande av järnväg 21 §

- Begära fastställelse/fastställelseprövning av vägplanen/järnvägsplanen

Författningar: Väglagen 18 §, Vägförordningen 3 kap. 23 §.
Lagen om byggande av järnväg 2 kap 15 §, förordning om byggande av järnväg 22 §

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

Pkt. 3

Utredningen sid 17.

Pkt. 4

Bestämmelser som anger förfaranden och metoder som ska användas vid riskkontroll utvecklas i kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 402/2013 av den 30 april 2013 om den gemensamma säkerhetsmetoden för riskvärdering och riskbedömning och om upphävande av förordning (EG) nr 352/2009. Bestämmelser om riskkontroll finns även i Kommissionens delegerade förordning (EU) 2018/762.

I preambel (32) till direktivet EU 2016/798 anges att infrastrukturförvaltare bör ha ett huvudansvar för att det egna järnvägsnätet har en säker konstruktion och underhålls och drivs på ett säkert sätt. I artikel 9.4 i direktivet anges vidare att säkerhetsstyrningssystemet ska anpassas till verksamhetstypen, omfattningen av verksamheten, området för verksamheten och den utövade verksamhetens andra förhållanden. Med hjälp av systemet ska hanteringen av alla de risker som infrastrukturförvaltarens eller järnvägsföretagens verksamhet ger upphov till tryggas, *däribland underhåll*, utan att det påverkar artikel 14, och materielförsörjning samt anlitande av entreprenörer.

Metoder för att säkerställa att riskkontroll genomförs finns i kommissionens förordning (EU) nr 1078/2012 av den 16 november 2012 om en gemensam säkerhetsmetod för övervakning som ska tillämpas av järnvägsföretag och infrastrukturförvaltare efter erhållande av säkerhetsintyg eller säkerhetstillstånd, samt av enheter som ansvarar för underhåll. Riskkontroll behandlas i prop. 2021/22:83 s. 199 f och s. 586 f.

Pkt. 5

Genom 4 kap 6 § järnvägsmarknadslagen genomförs delar av artikel 7c.1 i direktiv 2012/34/EU, i lydelsen enligt direktiv (EU) 2016/2370. Artikel 7c i SERA-direktivet anger att en infrastrukturförvaltare under vissa förutsättningar får lägga ut uppgifter på entreprenad till en annan enhet och

Ärendenummer
TRV 2025/142423
Motpartens ärendenummer
LI2025/02146

Dokumentdatum
2026-02-02

får lägga ut utförandet av arbeten och relaterade uppgifter som rör de uppgifter som anges i artikel 3.2, dvs utveckling, underhåll och modernisering av järnvägsinfrastrukturen på entreprenad.

Pkt. 6

Järnvägsmarknadslagen 2022:365 och bilaga VII till direktiv 2012/34/EU.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/142423, Motpartens ärendenummer LI2025/02146, Dokumentdatum 2026-02-02, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.