

PM – LCC i Trafikverkets projekt

Erfarenheter, iakttagelser och förbättringsförslag från Sweco

Freja Egebrand och Ola Wilhelmsson, 2026-03-13

I PM:et används följande förkortningar:

LCC – Livscykelkostnader

DU – Drift och underhåll

JP – Järnvägsplan

BH – Bygghandling

Sammanfattning

Detta PM belyser hur livscykelkostnader (LCC) efterfrågas, tillämpas och används som beslutsunderlag i Trafikverkets järnvägsprojekt. Analysen baseras på Swecos erfarenheter från sju järnvägsprojekt som genomförts under perioden 2023–2025, i både järnvägsplane- och bygghandlingsskede.

Enhetliga krav men varierande tillämpning

Genomgången visar att kraven på LCC-utredningar i Trafikverkets uppdragsbeskrivningar återkommer i liknande form mellan olika projekt. Trots detta varierar både ambitionsnivå och faktisk användning av LCC-resultaten avsevärt. Variationerna kan endast i begränsad utsträckning förklaras av projektskede och är i stället kopplade till hur LCC-arbetet efterfrågas, organiseras och tas emot. Avgörande faktorer är tydlighet i beställningen, ett uttalat mottagarskap samt en fungerande koppling mellan LCC-analyser och övriga beslutsunderlag.

Tillämpningen påverkar genomslaget i beslutsprocessen

I projekt där dessa förutsättningar varit uppfyllda har resultat från LCC-analyser använts som ett reellt beslutsstöd och bidragit till förändrade tekniska val. I projekt där mottagarskap och återkoppling varit svaga har LCC-arbetet i stället fått begränsat genomslag eller helt prioriterats bort i beslutsprocessen.

Beslutens långsiktiga påverkan oklar

Järnvägsprojekt har betydande påverkan på framtida drift- och underhållskostnader. När LCC-perspektivet inte integreras mer systematiskt och tydligt i beslutsprocessen försvåras bedömningen av beslutens långsiktiga konsekvenser. Begränsad kunskap och otydlig redovisning av drift- och underhållskostnader kan därmed innebära att kortsiktiga ekonomiska överväganden får större utrymme i förhållande till transportpolitikens övergripande mål om en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Goda intentioner försvinner på vägen

Den sammantagna bilden visar att formella krav på LCC-utredningar i sig har begränsad styrverkan. För att ett livscykelperspektiv i större utsträckning ska få genomslag i investeringsbesluten framstår behov av tydligare styrning från beställarhåll, mer systematisk uppföljning samt ökad integration mellan

LCC-analyser, anläggningskostnadskalkyler och andra centrala beslutsunderlag. En oenhetlig tillämpning av LCC kan samtidigt medföra att framtida drift- och underhållskostnader inte fullt ut beaktas, vilket kan påverka kvaliteten i investeringsbesluten och den långsiktiga kostnadsstyrningen.

PM:et avslutas med ett antal förbättringsområden som syftar till att stärka LCC:s roll som besluts- och styrunderlag, snarare än att vidareutveckla metodiken i sig.

Innehåll

Sammanfattning	1
1 Inledning	4
1.1 Bakgrund	4
1.2 Syfte och frågeställningar	4
2 Uppdragets genomförande	4
2.1 Metod	4
2.2 Urval av projekt	4
3 Trafikverkets efterfrågan av LCC-analyser	5
4 Ambitionsnivå och arbetssätt i studerade projekt	6
4.1 LCC-arbete i järnvägsplaner	6
4.2 LCC-arbete i bygghandlingsskedet	6
5 Orsaker till variation i resultat	7
6 Konsekvenser av varierande LCC-ambition	9
7 Förbättringsområden utifrån Swecos samlade erfarenheter	10
8 Avslutande reflektioner	12
9 Referenser	13
Trafikverkets dokument för upphandlingar	13
Trafikverkets Samhällsekonomiska beslutsunderlag	13
Övriga källor	13

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Regeringen har gett Trafikanalys i uppdrag att granska Trafikverkets kostnadskontroll. I granskningen lyfts att ett LCC-perspektiv inte fullt ut tillämpas i Trafikverkets verksamhet.

Det övergripande målet för den svenska transportpolitiken uttrycks som:¹²

*”Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en **samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar** transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”*

I Trafikverkets uppdragsbeskrivningar för konsultuppdrag anges följande målsättning:¹

*”Trafikverkets intention är att ha en helhetssyn på väg- och järnvägsanläggningarna för att uppnå en effektiv drift, ett underhållsvänligt samt kostnadseffektivt väg- och järnvägssystem. Alla förändringar, ny- och reinvesteringar i anläggningen ska utföras ur ett **LCC-perspektiv** med målsättning att **minimera livscykelkostnaderna**.”*

Samtidigt visar erfarenheter från genomförda projekt att tillämpningen av LCC i praktiken varierar mellan och inom projekt. Detta väcker frågor om hur likalydande krav omsätts i olika arbetssätt, samt vilka konsekvenser detta får för kostnadsredovisning, beslutsfattande och långsiktig planering i järnvägsprojekt.

1.2 Syfte och frågeställningar

Syftet med detta PM är att systematiskt beskriva hur LCC efterfrågas, tillämpas och tas emot i Trafikverkets projekt, samt att belysa i vilken utsträckning resultaten används som underlag för projektering och beslut. Analysen syftar även till att identifiera utvecklingsområden som kan stärka jämförbarhet, styrning och den praktiska nyttan av LCC.

Analysen utgår från följande kedja:

krav → tillämpning → variationer → konsekvenser → förbättringar.

2 Uppdragets genomförande

2.1 Metod

Granskningen baseras på en kombination av dokumentanalys av uppdragsbeskrivningar och dokumenterade LCC-relaterade leveranser i de studerade projekten, genomgång av Trafikverkets stöddokument för livscykelkostnadsbedömningar och LCC², samt erfarenhetsbaserade observationer från Swecos arbete i Trafikverkets järnvägsprojekt. Metoden syftar till att ge en samlad bild av hur formella krav omsätts i praktiken och hur LCC-resultat används i projektens beslutsprocesser.

2.2 Urval av projekt

Underlaget baseras på Swecos erfarenheter från sju projekt avseende nybyggnation av järnväg, genomförda under perioden 2023–2025. Fyra av projekten avser skedet järnvägsplan (JP1–JP4) och tre avser skedet

bygghandling (BH1–BH3). De tre bygghandlingsprojekten omfattar delsträckor inom samma övergripande järnvägssträcka.

För denna typ av projekt avseende ny järnvägssträckning har Sweco i de flesta fall haft tillgång till särskild LCC-kompetens från projektstart. Detta har gett goda förutsättningar att följa hur LCC-frågor hanteras och integreras i projekteringen över tid.

Vägprojekt ingår inte i huvudanalysen, eftersom LCC-arbetet där enligt Swecos erfarenheter i regel är tekniskspecifikt, exempelvis genom förvaltningssystemet BaTMan för broar och verktyget PMS-objekt för överbyggnader, och sällan omfattar anläggningen som helhet. Även mindre järnvägsprojekt, såsom mötesspår och bangårdsförlängningar, har exkluderats, då LCC i dessa fall normalt genomförs i begränsad omfattning och ofta utan samlad dokumentation. För underhållsprojekt har det, utifrån Swecos tillgängliga projektdokumentation, inte kunnat identifieras något tydligt övergripande LCC-perspektiv på anläggnings- eller systemnivå.

Dessa iakttagelser är i sig relevanta och pekar på en potential att vidareutveckla användningen av LCC även för planering och prioritering av underhållsåtgärder. Frågorna ligger dock utanför ramen för detta PM och skulle behöva belysas i ett separat sammanhang.

3 Trafikverkets efterfrågan av LCC-analyser

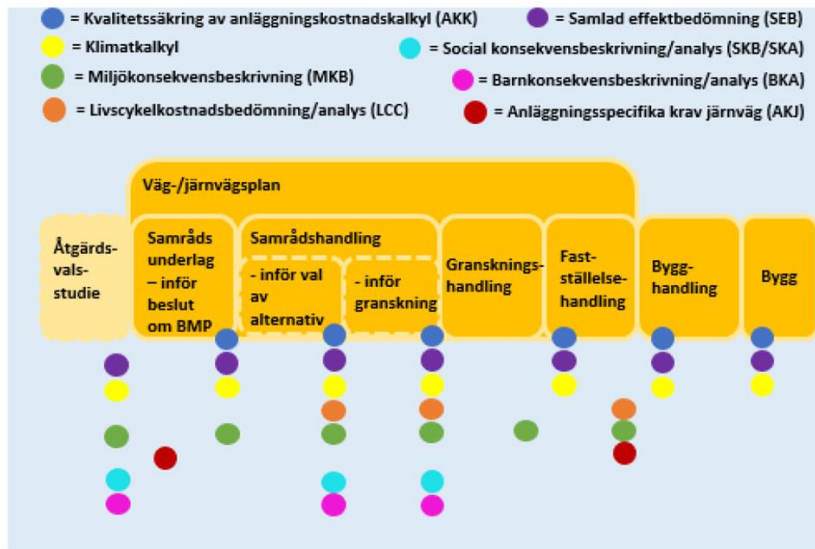
Trafikverkets investeringsramverk för LCC omfattar krav och riktlinjer för hur och när LCC ska hanteras i väg- och järnvägsplan samt i övriga skeden av projekteringen. Ramverket innehåller mallar och tillhörande styrande dokument som används som stöd vid framtagande av uppdragsbeskrivningar inför upphandling av konsulttjänster inom projektering. I dessa dokument specificeras krav, förutsättningar och förväntade leveranser för olika typer av uppdrag.¹²

Samtliga studerade projekt i järnvägsplaneskedet tillhör den mest omfattande uppdragstypen, vilken avser projekt som bedöms vara komplexa och ha stor påverkan på omgivningen. För denna typ av projekt ska en LCC-utredning ingå i planhandlingar på samrådsnivå och därefter uppdateras vid ytterligare två tillfällen under planprocessen.³

I bygghandlingsskedet ställs krav på att en LCC-utredning ska ingå som underlag inför upphandling av utförandeentreprenad. Krav och instruktioner för LCC-arbetet anger dock att struktur och omfattning för redovisningen ska fastställas i projekteringsbeskrivningen. Detta innebär att det inte finns något uttryckligt krav på en formell och fristående LCC-leverans i detta skede.^{4,5}

Som stöd för tolkning och tillämpning av kraven finns ett vägledande dokument för arbete med livscykelkostnadsbedömningar, vilket ofta bifogas upphandlingsdokumenten.²

I Figur 1 visas planläggningsprocessen på en övergripande nivå tillsammans med när LCC och närliggande utredningar är avsedda att tas fram och levereras inom processen.¹²



Figur 1 Illustration av ett investeringsprojekts olika skeden samt när de olika utredningarna görs. Figuren är hämtad från rapporten "Utvärdering av Trafikverkets ramverk för LCC", Tyréns, 2019.

4 Ambitionsnivå och arbetssätt i studerade projekt

I samtliga studerade projekt ställs formella krav i uppdragsbeskrivningen på att LCC-utredningar ska genomföras. I praktiken justeras dock ambitionsnivån ofta vid uppstartsmöten eller under projektens gång. Ofta saknas en tydlig motpart hos beställaren för dialog kring LCC-frågor, vilket innebär att frågor i stället hänvisas till andra expertområden, såsom miljö, klimat, produktion eller kalkyl.

När en tydligt definierad mottagare för LCC-utredningarna saknas uteblir i många fall återkoppling från beställarsidan. Detta begränsar möjligheterna att få gehör för åtgärdsförslag som skulle kunna integreras i projekteringen och bidra till mer kostnadseffektiva livscykellösningar.

4.1 LCC-arbete i järnvägsplaner

I första delen av järnvägsplaneskedet är en övergripande LCC-analys av hela järnvägsanläggningen särskilt relevant, eftersom val av sträckning och anläggningsprinciper i praktiken låser stora delar av framtida DU-kostnader. Av de fyra studerade järnvägsplanerna genomfördes dock endast en fullständig LCC-analys där en LCC-kalkyl för hela sträckan togs fram. Det projektet kännetecknades av tydlig mottagare, hög LCC-kompetens och en gemensamt utvecklad beräkningsmodell. I projektet fanns också en uttrycklig formulering i UB:

"En livscykelkostnadsutredning ska utföras för hela projektet."

I övriga JP-projekt blev LCC-arbetet antingen mycket begränsat eller avbröts.

4.2 LCC-arbete i bygghandlingsskedet

För projekten i bygghandlingsskedet fanns inga tidigare LCC-kalkyler att tillgå. LCC-arbetet fokuserade därför på projekteringsval med stor DU-påverkan.

Stöddokumentets metodik tillämpades och Sweco tog fram bruttolistor med cirka 20 relevanta aspekter per projekt.

Trots liknande förutsättningar varierade utfallet kraftigt mellan projekten. I ett fall ledde arbetet till fördjupade analyser av nästan samtliga föreslagna aspekter, med tydlig påverkan på beslutsfattandet, medan LCC-arbetet i ett annat projekt helt avbröts. Detta visar på att beställarens efterfrågan och aktiva återkoppling är avgörande för LCC-arbetets genomslag.

Särskilt anmärkningsvärt är att det projekt där LCC-arbetet avbröts samtidigt bedömdes ha störst potential för ett fördjupat LCC-arbete. Sträckningen passerar genom en större stad, vilket medför komplexa och långsiktiga DU-frågor.

En sammanställning av de studerade projekten ses i Tabell 1:

Tabell 1 Översikt över de studerade järnvägsprojekten

Projekt	Mottagare hos Trafikverket	Leverans	Möjlig påverkan i projekteringen	Reell påverkan
JP 1	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen
JP 2	Kalkylansvarig	Ingen	Ingen	Ingen
JP 3	Kalkylansvarig	PM LCC	En del i det sammanvägda beslutsunderlaget	En av 40 sammanvägda aspekter
JP 4	LCC-ansvarig	PM LCC	En del i det sammanvägda beslutsunderlaget	Oklart då hela projektet avbröts
BH 1	Miljöansvarig	PM LCC	Runt 20 LCC-analyser där 8 ledde till förändrade beslut	5 av besluten följde med till förfrågningsunderlaget
BH 2	Klimatansvarig	PM LCC	Runt 10 LCC-analyser där två ledde till förändrade beslut	Ett av besluten följde med till förfrågningsunderlaget
BH 3	Projekteringsledning	Ingen	Inga LCC-analyser	Ingen

5 Orsaker till variation i resultat

Analysen av de studerade projekten visar att skillnaderna inte i första hand kan förklaras av projektskede, utan av hur LCC efterfrågas, organiseras och integreras i projektens beslutsprocesser. En tydlig tendens kan observeras att LCC-arbete i tidiga skeden, inklusive analyser av järnvägsanläggningen som helhet, ofta väljs bort med hänvisning till för hög osäkerhet. Samtidigt är det just i dessa skeden som val av sträckning i praktiken låser stora delar av framtida drift- och underhållskostnader (DU-kostnader).

Att den totala DU-kostnaden för anläggningen i många fall aldrig kvantifieras upplevs därför som problematiskt, då detta omöjliggör en tydlig koppling mellan framtida kostnader och anläggningskostnadskalkylen. Ur ett analytiskt perspektiv är de tidiga skedena dessutom i flera avseenden mer lätthanterliga än senare, eftersom schablonvärden kan användas för att belysa kostnadsskillnader mellan alternativa lösningar.

Sammantaget visar detta att även om respektive projektskede sätter vissa ramar för vad som är möjligt att analysera, är styrning, efterfrågan och användning av resultaten minst lika avgörande för om LCC får genomslag i projekten.

Otydlighet i styrdokument och metodstöd

Genomgången visar att Trafikverkets stöddokument ger relativt tydlig vägledning för LCC-jämförelser mellan enskilda objekt, men att beskrivningen av hur LCC-analyser kan genomföras för hela anläggningen är mer översiktlig och i vissa delar otydlig. I stöddokumentet (Trafikverket, 2020) hänvisas till att LCC-analys på denna nivå "regleras av andra dokument", utan att dessa dokument tydligt identifieras.

Denna otydlighet bidrar till osäkerhet kring ambitionsnivå och genomförande, särskilt i tidiga skeden. I avsaknad av tydliga ramar har Sweco i vissa projekt utvecklat egna schabloniserade modeller för att möjliggöra LCC-analyser på sträcknivå, bland annat med utgångspunkt i den modell som togs fram i samarbete med beställaren i JP4. Detta har skapat förutsättningar för analys, men innebär samtidigt att arbetssätt och resultat riskerar att bli projektspecifika.

Efterfrågan och mottagarskap som avgörande faktorer

Den mest framträdande orsaken till variation i resultat är dock inte metodik eller tillgång till beräkningsmodeller, utan beställarens efterfrågan och mottagarskap. I projekt där LCC-resultat efterfrågats aktivt, där en tydlig mottagare funnits och där resultaten integrerats i övriga beslutsunderlag, har analyserna haft reellt genomslag. I projekt där efterfrågan varit svag eller där mottagarskap saknats har LCC-arbetet antingen begränsats kraftigt eller helt avbrutits, oavsett projektets tekniska komplexitet och potentiella nytta av ett LCC-perspektiv.

Genomgången indikerar även att när LCC väljs bort i ett tidigt skede finns en risk att frågan inte återkommer i senare, mer detaljerade skeden. Detta innebär att beslut med långsiktiga kostnadseffekter fattas utan ett sammanhållet livscykelperspektiv, trots att förutsättningarna för mer detaljerade analyser då är bättre.

Sammanfattande bedömning

Sammanfattningsvis visar analysen att variationen i LCC-resultat främst kan kopplas till:

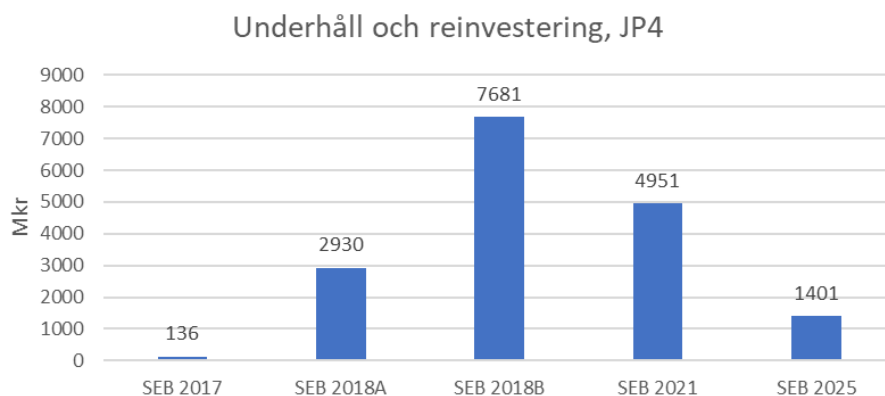
- otydliga förväntningar på LCC-analysens omfattning i tidiga skeden,
- brister i styrning och metodstöd för analyser över anläggningen som helhet,
- samt, i synnerhet, avsaknad av tydligt mottagarskap och aktiv efterfrågan från beställaren.

Dessa faktorer samverkar och bidrar till att LCC i vissa projekt blir ett integrerat beslutsstöd, medan det i andra reduceras till ett formellt krav utan faktisk påverkan. De identifierade variationerna får konsekvenser både för beslutsfattande i enskilda projekt och för Trafikverkets långsiktiga kostnadsstyrning. Dessa konsekvenser behandlas i nästa kapitel.

6 Konsekvenser av varierande LCC-ambition

Variationer i ambitionsnivå i LCC-arbetet leder till betydande skillnader i bedömningen av framtida DU-kostnader. Jämförelser mellan projekt visar att enklare LCC-bedömningar riskerar att underskatta framtida DU, medan mer ambitiösa analyser ger högre och mer realistiska kostnadsbilder, både avseende total nivå och fördelning över anläggningens livslängd. När DU-kostnader underskattas i tidiga skeden tenderar dessa i stället att uppträda senare som ökade och mer svårstyrda utgifter, exempelvis i form omfattande reinvesteringsbehov.

Figur 2 illustrerar uppskattningar av framtida drift- och reinvesteringsskostnader för samma anläggning (JP 4), baserade på samlade effektbedömningar.



Figur 2 Variation i uppskattade framtida drift- och reinvesteringsskostnader för samma anläggning mellan olika samlade effektbedömningar.

Förutsättningarna för kalkylerna skiljer sig något åt, vilket framgår i Tabell 2. SEB 2018B⁸ och SEB 2025¹⁰ har dock tagits fram för att spegla samma anläggning och övergripande kostnadsstruktur, liksom SEB 2017⁶, 2018A⁷ och SEB 2021⁹.

Tabell 2 Översikt av samlade effektbedömningar

Benämning	SEB-id	Skede	Standard
SEB 2017	JSY1825	Åtgärdsvalsstudie	60 km dubbelspår 250 km/h
SEB 2018A	JTR1810	Åtgärdsvalsstudie pågår	60 km dubbelspår, höghastighetsbana 320 km/h
SEB 2018B	JSY1825	Åtgärdsvalsstudie pågår	60 km dubbelspår 250 km/h
SEB 2021	JSY1825	Lokaliseringsutredning pågår	70 km dubbelspår, höghastighetsbana 320 km/h
SEB 2025	JSY1825a	Åtgärdsvalsstudie	70 km dubbelspår, 250 km/h

Sammantaget kan konstateras att variationen i utfall är mycket stor, vilket innebär en risk för att helhetsbedömningen av objektet påverkas i betydande grad.

7 Förbättringsområden utifrån Swecos samlade erfarenheter

De förbättringsområden som redovisas i detta kapitel baseras inte enbart på iakttagelser från den genomförda studien, utan även på Swecos samlade erfarenheter av LCC-arbete i Trafikverkets uppdrag, hämtade från ett flertal projekt och skeden. Fokus ligger på att stärka LCC-analysers genomslag i faktiska beslutssituationer.

Varje förbättringsområde kommenteras med konkreta och genomförbara åtgärdsförslag som, utifrån Swecos erfarenheter, bedöms bidra till ett mer konsekvent och ändamålsenligt användande av LCC som beslutsstöd.

Styrning och krav

Swecos erfarenheter visar att LCC-analyser får störst genomslag när framtida DU-kostnader redovisas på ett sätt som är direkt jämförbart med anläggningskostnadskalkylen (AKK) och kan ingå i samma beslutsprocess. Figur 1 visar att AKK tas fram och kvalitetssäkras återkommande vid flera beslutspunkter genom planerings- och projekteringsskedena, medan LCC endast genomförs vid ett begränsat antal tillfällen och utan kvalitetssäkring. Därmed sammanfaller underlagen varken i tid eller i användning i beslutsprocessen. När DU-kostnader till följd av detta behandlas separat eller enbart kvalitativt försvagas LCC-analysens styrande funktion, och LCC-perspektivet riskerar att få begränsad betydelse i faktiska investeringsbeslut.

- *Införa obligatorisk redovisning av total DU-kostnad i AKK.*

Genomgången visar även att LCC-analyser, samhällsekonomiska bedömningar och klimatkalkyler som samtliga behandlar DU-effekter, ofta tas fram parallellt utan tydlig samordning. Detta innebär att underlagen används var för sig och bygger på olika antaganden om drift- och underhåll, vilket försvårar jämförelser och samlad bedömning i beslutsfattandet.

- *Samordna antaganden och beräkningsförutsättningar för drift och underhåll i LCC-analys, samhällsekonomisk analys och klimatkalkyl inom samma planeringsskeden.*

Anläggningsspecifika krav Järnväg (AKJ) framstår som ett dokument med outnyttjad potential. I dag uppfattas det i stor utsträckning som ett Trafikverksinternt styrdokument som konsulter främst förhåller sig till via checklistor per teknikområde.

- *Koppla AKJ systematiskt till resultat från genomförda LCC-analyser.*

Organisation och kompetens

I projekt där Trafikverket utsett en tydlig mottagare för LCC-arbetet har analyserna haft större påverkan på projekteringsval och beslut. I avsaknad av ett tydligt mottagarskap riskerar LCC-analyser att bli fristående tekniska underlag utan koppling till beslutsfattande, oavsett analysens metodiska kvalitet.

- *Utse en tydlig och ansvarig mottagare för LCC-analyser i varje projekt.*

Swecos erfarenheter visar även att otydlig eller inkonsekvent begreppsanvändning i uppdragsbeskrivningar, PM och stöddokument försvårar tillämpningen av LCC-metodiken. Detta skapar tolkningsutrymme och bidrar till variationer i arbetssätt och resultat mellan projekt.

- *Införa en gemensam och fastställd begreppsapparat för LCC.*

Metodik och verktyg

Skillnader i metodik och redovisningssätt mellan projekt och skeden försvårar jämförelser av LCC-resultat både mellan olika projekt och mellan olika skeden inom samma projekt. Detta begränsar möjligheten till uppföljning, erfarenhetsåterföring och lärande över tid.

- *Införa standardiserade resultatblad för LCC-analyser som biläggs AKK.*

Det befintliga stöddokumentet bedöms i grunden vara ändamålsenligt, men dess omfattning och delvis repetitiva innehåll kan bidra till selektiv tillämpning. Detta riskerar att viktiga delar av metodiken utelämnas eller tillämpas inkonsekvent mellan projekt.

- *Förenkla stöddokumentet genom att reducera upprepningar samt tydligare särskilja krav, rekommendationer och fördjupande resonemang.*

Överlämning och spårbarhet

Swecos erfarenheter indikerar att bristande överlämning av LCC-relaterade antaganden, resultat och beslut mellan projektens olika skeden är en återkommande svaghet. Detta minskar analysens långsiktiga värde och medför en risk att tidigare ställningstaganden inte tas till vara i senare skeden.

- *Införa ett strukturerat överlämningsunderlag för LCC mellan planerings- och projekteringsskeden.*

I de fall där krav i förfrågningsunderlag kan härledas till specifika LCC-bedömningar är spårbarheten bättre och LCC-arbetets långsiktiga värde tydligare. Avsaknad av sådan spårbarhet försvårar uppföljning av om förväntade DU-effekter faktiskt realiserar.

- *Tydligt markera vilka krav i förfrågningsunderlag som baseras på LCC-analyser, med referens till antaganden, beslut och avsedd effekt på framtida DU-kostnader.*

8 Avslutande reflektioner

Den genomförda analysen visar att LCC i dag tillämpas med betydande variation mellan de studerade projekten, trots relativt enhetliga formella krav. Skillnaderna förefaller i begränsad utsträckning handla om metodik eller beräkningstekniska frågor, utan kan snarare kopplas till hur LCC efterfrågas, tas emot och används i projektens beslutsprocesser.

Genomgången indikerar att formella krav på LCC i sig har begränsad styrande effekt. Avgörande för analysens genomslag tycks i stället vara att det finns ett tydligt mottagarskap och en fungerande koppling till övriga beslutsunderlag. När dessa förutsättningar är svaga finns en påtaglig risk att LCC utvecklas till en parallell aktivitet som prioriteras ned vid tids- och budgetpress.

Detta är särskilt problematiskt i projekt med mycket lång livslängd, där avgörande val fattas tidigt. När fokus i hög grad ligger på investeringskostnader kan detta innebära att kostnader i praktiken förskjuts i tiden, snarare än att hanteras och minimeras ur ett långsiktigt livscykelperspektiv.

Mot denna bakgrund kan de förbättringsområden som identifierats i föregående kapitel ses som ett försök att adressera övergripande strukturella utmaningar. Fokus ligger därmed inte på att vidareutveckla LCC-metodiken i sig, utan att stärka dess styrande och stödjande funktion i investeringsprocessen och säkerställa att långsiktiga DU-kostnader synliggörs och får faktisk betydelse i beslutsfattandet, som ett led i att uppfylla det övergripande transportpolitiska målet.

En fråga som inte har analyserats närmare här, men som kan vara värd att uppmärksamma i ett större sammanhang, är hur dagens arbetssätt påverkar kompetens kring LCC över tid. Om LCC-underlag sällan efterfrågas eller får tydligt genomslag i besluten kan det på sikt minska drivkrafterna att bygga upp och behålla specialiserad kompetens, både hos konsulter och inom Trafikverket. Det finns då en risk att erfarenheter inte tas till vara och att kvaliteten i analyserna gradvis försämras över tid. Denna aspekt ligger dock utanför detta PM och skulle behöva belysas separat.

Avslutningsvis pekar analysen på att LCC har potential att bidra till mer långsiktigt välgrundade investeringsbeslut, men att denna potential i dagsläget realiseras i varierande grad. Hur LCC används framstår därmed inte enbart som en teknisk metodfråga, utan som en del av ett bredare sammanhang av styrning, prioriteringar och beslutslogik. De iakttagelser och förbättringsförslag som redovisas i detta PM ska ses som ett inspel till Trafikverkets fortsatta arbete med att stärka kopplingen mellan investering, drift och långsiktig kostnadseffektivitet, i linje med myndighetens uppdrag och styrande mål.

9 Referenser

Trafikverkets dokument för upphandlingar

1. Trafikverket, 2025. Uppdragsbeskrivning Konsultuppdrag
2. Trafikverket, 2020. Stöd för arbete med livscykelkostnadsbedömningar och LCC version 3.0
3. Trafikverket, 2017. Vägplan/Järnvägsplan för typfall 4. Bilaga C2.01 Allmänt. Version 11
4. Trafikverket, 2017. Förfrågningsunderlag för utförandeentreprenad. Bilaga D1.01 Allmänt. Version 11.0
5. Trafikverket, 2017. Bilaga till uppdragsbeskrivning konsultuppdrag. Bilaga E3.01 Allmänt. Komplementbilaga till bilagor C1.01, C2.01, D1.01 samt D2.01. Version 11.0

Trafikverkets Samhällsekonomiska beslutsunderlag

6. Trafikverket, 2017. Hässleholm - Lund, höghastighetsbana alt 2 version 1, JSY1825, Ärendenummer: TRV 2015/14390
7. Trafikverket, 2018. Höghastighetsbana Hässleholm - Lund, JTR1810, Ärendenummer: TRV 2015/14390
8. Trafikverket, 2018. Hässleholm - Lund, höghastighetsbana alt 2 version 2, JSY1825 Ärendenummer: TRV 2015/14390
9. Trafikverket, 2021. Hässleholm-Lund, del av nya stambanor JSY1825, Ärendenummer: TRV 2020/66057
10. Trafikverket, 2025. Samlad effektbedömning Hässleholm-Lund, två nya spår, JSY1825a, Ärendenummer: TRV 2024/35446

Övriga källor

11. Regeringen, 2009. Regeringens proposition 2008/09:93, Mål för framtidens resor och transporter
12. Tyréns, 2019. Utvärdering av Trafikverkets ramverk för LCC