

li.remissvar@regeringskansliet.se
Kopia till:
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Handläggare
Paul Van Doninck

Datum
2026-02-02

Vår beteckning
Remissyttrande avseende
betänkande från utredningen
Effektivare organisering och
genomförande av statlig väg
och järnväg (SOU 2025:120)

E-post
paul.vandoninck@jernhusen.se

Ert datum

Er beteckning
LI2025/02146

Remissyttrande från Jernhusen AB avseende betänkande från utredningen Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120)

Jernhusen AB ("Jernhusen") utvecklar, äger och förvaltar ett fastighetsbestånd bestående av stationer och stationsområden med kontor- och hotellfastigheter, industrifastigheter med underhållsdepåer och godsterminaler längs den svenska järnvägen. Genom aktiv förvaltning och utveckling av ett befintligt fastighetsbestånd samt investeringar i nya objekt skapar bolaget förutsättningar och infrastruktur för att ta hand om den fortsatta tillväxten i Sveriges järnvägstrafik. Bolaget ska bidra till hållbar utveckling genom att underlätta för fler att välja att resa kollektivt och att välja järnvägen för sina godstransporter. Jernhusen bedriver och finansierar sin verksamhet på kommersiell basis.

Jernhusen har tagit del av rubricerad remiss och önskar lämna ett remissyttrande avseende densamma. Utredningen levererade på kort tid ett betänkande som innehåller konkreta förslag som kan leda till större genomförandekraft, men som även belyser att ett antal frågor kräver fortsatt utredning.

Regeringens ambition att skapa förutsättningar för att de medel som avsätts för infrastrukturinvesteringar kan göra större nytta snabbare är mycket positiv. Utredningens förslag att skapa ett nytt statligt bolag som får i uppdrag att genomföra utvalda anslagsfinansierade infrastrukturprojekt, och som därmed utgör en institutionell

konkurrent till Trafikverket, innehåller många intressanta komponenter. Bolagsformen öppnar för andra möjligheter att ingå avtal med externa parter än vad myndigheter kan. Det finns dock ett antal kritiska framgångsfaktorer som bör beaktas.

"Tidiga skeden" och nationella infrastrukturplanen

Utredningen framhåller att det är i projektens "tidiga skeden" som de största effektiviseringsvinsterna finns. Kravspecifikationer, metodval etcetera har stort inflytande på både kostnad och genomförandetid. Ju längre ett objekt har kommit i planeringen desto mindre blir effektiviseringsmöjligheterna. Utredningen föreslår att objekten som kan bli föremål för tilldelning till det nya genomförandebolaget skall väljas ur den nationella infrastrukturplanen. En nationell plan som innehåller objekt som bygger på robusta utredningar och kalkyler har många fördelar samtidigt som ett detaljerat beslutsunderlag begränsar flexibiliteten i nästa skede. Det är ett dilemma som bör beaktas så att det föreslagna bolaget får förutsättningar att lyckas med sitt uppdrag. I vilket skede kommer det nya bolaget in i processen? Kan det nya bolaget tilldelas utredningsmedel för att bereda förslag till nationell plan? Hur ser samverkan och rollfördelningen mellan Trafikverket och det nya bolaget ut under beredningen av ett nytt planförslag?

Samverkan med Trafikverket

När myndighetsansvaret för all transportinfrastruktur ligger kvar hos Trafikverket är det viktigt att det finns tydliga gränssnitt mellan Trafikverkets myndighetsroll och rollen som beställare eller förvaltare. Myndighetsutövandet skall vara lika oavsett vem som ansvarar för ett infrastrukturobjekt. Men processer, standarder, metoder måste kunna vara olika, inom ramen för myndighetskrav, för att främja innovation. Samtidigt är det viktigt att landets transportinfrastruktur förblir en helhet. Samspelet mellan Trafikverket, det nya bolaget samt andra intressenter såsom kommuner och andra infrastrukturägare måste fungera för att undvika risken att planeringen eller genomförandet av objekt hamnar i otakt och därmed leder till att systemeffekter försenas eller går förlorade. Det är viktigt att behålla god samordning mellan olika infrastrukturutvecklares stora projekt. Ett exempel är utvecklingen av Stockholms Centralstation som utreds av Trafikverket i samverkan med Jernhusen. Projektet är direkt beroende av utvecklingen av bangården i Tomtebodavägen, vilken också hänger ihop med tjänster som levereras i depåområdet i Hagalund eller i Älvsjö. Vid en flytt av objekt från Trafikverket till det nya bolaget är en sömlös överföring av stor vikt. Institutionell konkurrens får inte leda till revirtänk som skadar helheten eller kontinuiteten i utvecklingen av transportsystemet.

Avkastningskrav

Utredningen föreslår att bolaget skall ha ett särskilt samhällsuppdrag, utan vinstkrav men med avkastningskrav. Utformningen av avkastningskravet blir ett viktigt tema i arbetet med att genomföra förslaget.

OPS och finansiering

Utredningen beskriver i betänkandet hur OPS kan användas i genomförandet av infrastrukturprojekt men rekommenderar också, av försiktighetsskäl, att frågan utreds ytterligare. När sådan utredning tar vid vore det också intressant att undersöka hur ett nytt statligt bolag skulle kunna ingå avtal med andra bolag för att attrahera externt kapital och därmed investera i mer nödvändig infrastruktur. Att kunna erbjuda en stabil och långsiktig intäktsström med en stadig partner är attraktivt på finansmarknaden.

Jernhusen tackar utredningen för betänkandet och hoppas att vårt remissvar bidrar till den fortsatta hanteringen av förslaget inom Landsbygds- och infrastrukturdepartementet.

Stockholm 2026-02-02

Jernhusen AB

Biljana Pehrson

Verkställande direktör