

Karlstad, 2026-02-02

Avsändare: Lundvall Projektfinans AB

Remissvar

Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120), (LI2025/02146)

Sammanfattning

Vi välkomnar utredningen och delar utredningens bedömningar och förslag. Vi uppfattar att utredaren på ett kompetent och mångsidigt sätt analyserar möjligheterna för, och ger förslag på, effektivare genomförande av ny infrastruktur. Metodiskt och pedagogiskt, närmast textboksmässigt, beskriver utredaren hur OPS kan och bör genomföras för att bli framgångsrikt i Sverige.

Viktig signaleffekt

Att Sverige öppnar för avtalsformen OPS ger en viktig signal till marknaden. En bred politisk enighet för OPS över mandatperioderna är därmed önskvärt för att reducera marknadens uppfattning om den politiska risken.

Uttalade mål för en sekvens av projekt, vilket utredaren pekar på, är avgörande för att attrahera privatsektorn att ta kostnader och investeringar som OPS anbudsgivning i konkurrens medför.

Förtroendeskapande beställarkompetens

Förtroendeskapande beställarkompetens är en förutsättning för framgångsrik upphandling och genomförande av OPS.

Utredaren föreslår att såväl Trafikverket som de nya bolagen ska ha kompetens och möjlighet att genomföra OPS-upphandlingar. Även om extern expertis på olika sakområden finns att tillgå är det viktigt att ansvariga myndighets- och bolagsföreträdare hos de offentliga beställarna är konsekventa och metodiska i syfte att bygga förtroende på marknaden. Inledningsvis, när sekvensen av projekt nödvändigtvis är begränsad, kan det därför finnas en risk att beställarkompetensen sprids för tunt och därigenom skapar otydlighet hos marknaden.

Idealt borde en sammanhållande myndighet, eller statligt bolag, få i uppgift att policymässigt leda utvecklingen inom området och ansvara för att en enhetlig, standardiserad avtalsutformning baserat på internationellt vedertagen industripraxis utvecklas för svenska förhållanden. En kontaktpunkt, istället för flera, förenklar och tydliggör också konsistent kommunikation med EPEC, institutionella banker som NIB och EIB, och andra intressenter på marknaden.

Under årens lopp har Trafikverket, i olika sammanhang och i olika rapporter, demonstrerat stort institutionellt motstånd mot OPS som avtalsform, och med påfallande förenklade resonemang avfärdat OPS som ointressant för Sverige. Det ses därför som en fördel om ett nytt statligt bolag för infrastruktur utan historisk belastning kan ges uppgiften att utveckla avtalsformen OPS för svenska förhållanden.

I takt med att erfarenhet och förtroende byggs upp, och att fler OPS projektförslag presenteras, kan också beställarkompetensen breddas till flera myndigheter och bolag.

Bankperspektivet

Utredaren beskriver insiktsfullt långivarnas roll och förhållande till OPS-projekt. Bankernas mervärden som ytterligare kan utvecklas och förtydligas förekommer i utredningen. Men bankernas roll kan också enkelt sammanfattas:

Bankkonsortiet ser till att lånevillkoren ger långivarna full kontroll, eller makt om man så vill, över projektet. Vilket inte är så svårt att förstå: de svarar för 80-90% av kapitalet som sätts in. Det här skapar ett unikt högt incitamentstryck för att projektet ska leverera avsedd funktion på tid och inom budget. Bankkonsortiet är den aktör i ett OPS-projekt vars intressen nästan alltid sammanfaller med samhällsintresset.

Till sin hjälp har bankerna, förutom egen projektfinansieringsexpertis, internationellt ledande externa rådgivare inom olika sakområden engagerade. Projektet utsätts redan under tidigt upphandlingsskede för en omfattande granskning och riskbedömning. Syftet är riskfördelning, prissättning av risker, och ändamålsenlig avtalsutformning. Bankernas kontroll och övervakning av projektet, inklusive eventuella ägarförändringar, fortgår under hela kontraktstiden i syfte att uppnå full måluppfyllelse i alla aspekter.

Statistik från verkliga projekt som rapporteras av kreditinstituten Standard&Poor's och Moody's bekräftar att OPS-projekt (SPV-bolag), till skillnad från traditionell företagsutlåning, uppvisar minimal risk för obestånd eller konkurs.

Det kan i sammanhanget vara intressant känna till att Sverige redan har ett stort engagemang i och riskexponering mot OPS-projekt, nämligen i projekt i andra länder. Genom statens ägande och deläggande i banker som Svensk Exportkredit, EBRD, IFC, Europeiska Investeringsbanken och Nordiska Investeringsbanken, är Sverige riskexponerat mot en rad OPS-projekt i olika sektorer i andra länder genom de lånefinansieringar som dessa banker har beviljat för OPS-projekt.

Vinstuttag i OPS

Olikt privatiseringen i skol- och välfärdssektorerna är vinstutdelning på insatt riskkapital i ett infrastrukturprojekt starkt reglerat och begränsas av bankernas lånevillkor. Investerare i infrastruktur prioriterar alltid långsiktigt stabil och förutsägbar avkastning framför kortsiktigt höga vinster. Därför är infrastruktur attraktiva investeringar för

pensionsfonder, försäkringsbolag, infrastrukturfonder, och liknande aktörer som alla har lång placeringshorisont.

Det generaliseras ibland att OPS-projekt likt tvivelaktigt paketerade finansiella produkter blir handelsvaror på en global finansmarknad. Det här är en bild som inte stämmer med nordiska förhållanden. Byggentreprenörerna, som ofta är delägare i OPS initialt, har fullt förståeligt inte som affärsidé att vara långsiktig ägare av infrastruktur. I Skanskas projekt i Norge och i Finland har delägandet därför sålts av till Skanskas pensionsfonder. Ägandet i Arlandabanan har efter några turer landat hos australiska pensionsfonder.¹ Liknelse kan även göras med energisektorn och distributionsbolaget Ellevio, som ägs av kanadensiska pensionssparare. Långsiktigt institutionellt ägande av infrastruktur – där nordiska OPS-projekt regelmässigt parkeras – är en trygghet för beställaren och pensionsspararna. Ett kvitto på att projektet har hög kvalitet och är i goda händer.

Konsekvenser

För kontroll och uppföljning av såväl de nya bolagen som avtalsformen OPS, förutser utredaren att en mängd olika myndigheter berörs, bl.a. regeringskansliet, Ekonomistyrningsverket (ESV), Trafikanalys, och Riksrevisionen. För det krävs kompetensutveckling om OPS även hos dessa myndigheter.

Vår medverkan

Vi har mångårig erfarenhet av OPS och annan alternativ finansiering av infrastruktur i de nordiska och baltiska grannländerna. Vi välkomnar därför möjligheten att få bidra med vårt kunnande i liknande infrastrukturprojekt även i Sverige.

För Lundvall Projektfinans AB

Börje Lundvall

Börje Lundvall har 18 års erfarenhet av alternativ finansiering av infrastrukturprojekt från Nordiska Investeringsbanken i Helsingfors. Sedan 2021 erbjuder han finansiell rådgivning till stora infrastrukturprojekt i egen boutique. 2024 genomförde han en presentation för riksdagens Trafikutskott om alternativ finansiering och OPS.

¹ Strax för jul 2025 meddelades att riskkapitalbolaget EQT förvärvar Arlandabanan.