

Landsbygds och infrastrukturdepartementet
LI2025/02146

Remissvar om betänkande från utredningen Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120)

Mobility Sweden är den svenska branschorganisationen för tillverkare och importörer av personbilar, lastbilar och bussar. Fordon, oberoende om valet är personbil, lätt lastbil, buss eller tung lastbil, utgör en viktig del av samhällsstrukturen som underlättar individers vardag. Just nu genomgår fordonsbranschen en historisk omställning med skifte av drivlinor, nya affärsmodeller, uppkoppling, digitalisering och en högre grad av automatisering av fordonen. Elektrifieringen är huvudspåret i omställningen, men användningen av biodrivmedel och grön vätgas spelar en avgörande roll. Den gröna omställningen bidrar till att stärka industrins konkurrenskraft, främja exportframgångar, utveckla jobben i Sverige och bidra till landets välbefinnande. Därtill medför de nya fordonsteknologierna reducerade utsläpp, en minskad ljudnivå och förbättrad trafiksäkerhet. Branschen bidrar även till utsläppsminskning globalt och möjliggör för Sverige att nå uppsatta klimatmål och skapar långsiktigt hållbar tillväxt.

Mobility Sweden välkomnar utredningens ambition att stärka genomförandekapaciteten, öka kostnadskontrollen och korta ledtiderna i statliga investeringar i väg- och järnvägsinfrastruktur. Mot bakgrund av de mycket omfattande investeringsramar som nu aviseras i nationell plan är det avgörande att staten säkerställer ett mer effektivt, förutsägbart och professionellt genomförande. Utredningen identifierar flera relevanta strukturella brister i dagens modell och lämnar förslag som i grunden kan bidra till ökad effektivitet. Samtidigt är det vår bedömning att flera av förslagen kräver tydligare avgränsningar, starkare styrning och ett konsekvent systemperspektiv för att undvika ökad fragmentering, otydligt ansvar och suboptimering mellan trafikslag, projekt och samhällsmål.

1. Behovet av ökad genomförandeförmåga

Utredningens problembeskrivning är välgrundad. Dagens ordning präglas av långa planerings- och genomförandetider, återkommande kostnadsökningar samt bristande förutsägbarhet för såväl näringsliv som trafiksystemets användare. För transportsektorn, och särskilt för vägtrafikens roll i näringslivets transporter, innebär detta ökade kostnader, sämre robusthet och försvagad konkurrenskraft. Från ett fordonsperspektiv är det centralt att infrastrukturen byggs och vidmakthålls i takt med fordonsutvecklingen, inklusive elektrifiering, digitalisering och ökade krav på bärighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet. Effektivare genomförande är därmed inte enbart en budget- eller organisationsfråga, utan en förutsättning för hela transportsektorns omställning och funktion.

2. Förslag om statligt helägt genomförandebolag

Utredningen föreslår, i linje med vad som framkom vid remissmötet, att ett statligt helägt bolag inrättas med uppdrag att hantera och genomföra stora väg- och järnvägsprojekt. Ett sådant bolag, som är rätt utformat, kan bidra till ökad professionalisering av projektstyrningen, bättre kontinuitet och kompetensuppbyggnad samt större flexibilitet i resursanvändning och upphandling.

Det är dock avgörande att ansvarsfördelningen mellan Trafikverket, regeringen och ett eventuellt genomförandebolag är tydlig. Utredningen klargör att myndighetsuppgifterna även fortsättningsvis ska ligga kvar hos Trafikverket, i likhet med ordningen i flera nordiska

grannländer. Rollen som systemansvarig för transportinfrastrukturen bör även fortsatt ligga hos Trafikverket. Ett genomförandebolag bör inte ges ett självständigt mandat att prioritera mellan projekt och trafikslag, utan verka strikt på uppdrag av staten inom tydligt definierade ramar.

Utredningen öppnar även för att enskilda bolag kan bildas för specifika större objekt, samt att det statliga genomförandebolaget ska ha möjlighet att upphandla projekt genom offentlig–privat samverkan (OPS) när detta bedöms ändamålsenligt. Staten bör i varje enskilt bolag också säkerställa att bolagsformen inte leder till minskad transparens i beslutsfattandet, försvagad demokratisk styrning eller otydlighet kring ansvar för kostnadsökningar och förseningar.

3. Offentlig–privat samverkan (OPS)

Utredningens analys av OPS som ett möjligt komplement till traditionella genomförandeformer är relevant, särskilt för stora, komplexa och tidskritiska projekt. Möjligheten att använda OPS inom ramen för ett statligt genomförandebolag kan bidra till ökad riskspridning, stärkt ansvarstagande och tydligare incitament i genomförandet.

OPS kan i vissa fall bidra till bättre riskfördelning och tidigare färdigställande. Samtidigt visar både svenska och internationella erfarenheter att OPS inte är en generell lösning. Valet av OPS bör därför ske restriktivt och projektvis, baserat på tydliga kriterier såsom mognadsgrad i planeringen, möjlighet till funktionella krav samt långsiktiga kostnads- och effektivitetsbedömningar.

Ur ett fordonsperspektiv är det särskilt viktigt att OPS-lösningar inte låser in tekniska standarder eller drift- och underhållsmodeller som försvårar framtida anpassning till nya fordonstekniker, digitala system eller förändrade trafikflöden.

4. Systemperspektiv, klimat och robusthet

Utredningens förslag bör tydligare kopplas till övergripande transportpolitiska mål, inklusive klimatmål, trafiksäkerhet och totalförsvarets behov. Infrastrukturens utformning och genomförande påverkar i hög grad möjligheterna till elektrifiering av vägtrafiken, effektiva godstransporter samt ett robust och redundant transportsystem. Ett effektivare genomförande får inte ske på bekostnad av helhetssynen i transportsystemet. Väg, järnväg och ladd- och energiinfrastruktur måste utvecklas samordnat för att maximera samhällsnyttan.

Utredningen konstaterar vidare att det finns ett stort och växande behov av att snabba på utbyggnaden av transportinfrastrukturen. Särskilt viktigt är att åtgärder vidtas för att minska tidsutdräkten i planering och projektering. Utredningens bedömning visar att de största effektiviserings- och besparingspotentialerna finns i de tidiga skedena av infrastrukturprocessen, vilket understryker vikten av tydlig styrning, tidiga vägval och stabila förutsättningar.

Avslutande synpunkter

Sammanfattningsvis ser vi positivt på utredningens ambition och flera av dess förslag. För att reformerna ska få avsedd effekt krävs dock tydlig statlig styrning och ansvarsfördelning, konsekvent systemperspektiv samt en stark koppling till transportsektorns långsiktiga omställning och funktion.

Vi ser fram emot det fortsatta beredningsarbetet och bidrar gärna med ytterligare expertis i det fortsatta arbetet.

Mobility Sweden

Emmi Antonsson
Chef för kommunikation och samhällskontakter

Uttekade brister i Trafikverkets planförslag

Uttekade brister kommenteras även direkt i våra medlemmars egna remissvar. Se vilka kritiska stråk som Mobility Swedens medlemmar menar saknas i planförslaget i respektive medlems egna remissvar. En kort sammanställning inkluderas nedan:

- Behov av redundans i väginfrastrukturen över Södertälje kanal
- Behov av kapacitetsstark och säker väginfrastruktur till och från Oskarshamn
- Behov av kapacitetsstark och pålitlig järnvägsinfrastruktur söderut från Luleå
- E20 vid Folkesta – Mellersta regionen
- Nya av- och påfarter från E20 till VCE:s befintliga anläggning – Mellersta regionen
- Redundans och resiliens i Sveriges viktigaste hamn – Västra regionen