



Datum: 2026-01-30

Vårt ärendenr: SJ-2025-0196

Ert diariernr: LI2025/02146

Handläggare:

Pär Helgesson

par.helgesson@sj.se

Mottagare:

Landsbygd- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120) – yttrande från SJ AB

SJ AB (SJ) vill lämna synpunkter i rubricerat ärende.

Svensk industris internationella konkurrenskraft, svensk ekonomisk tillväxt samt Sveriges totalförsvär och åtagande som Nato-medlem kräver en väl fungerande och kapacitetsstark transportinfrastruktur. Ryggraden i transportsystemet är järnvägen och dess unika förmåga att hantera stora volymer och tunga transporter. Tyvärr lider järnvägen inte bara av en stor underhållsskuld utan även av en så stor kapacitetsskuld. Stora delar av järnvägssystemet utnyttjas redan över sin förmåga och har därmed i praktiken blivit en tillväxtbroms som får allt fler företag att ställa sig tveksamma till att investera i Sverige. Att i tillägg till det framtida transportbehovet utan konsekvenser lägga ett omfattande militärt transportbehov ter sig i dagsläget omöjligt.

För att rusta sig för framtiden behöver Sverige på kort tid göra omfattande investeringar i ny kapacitet i järnvägssystemet. SJ välkomnar därför regeringens ambition att effektivisera statliga infrastrukturinvesteringar. Vi anser att utredningens förslag om bildande av ett statligt ägt bolag för att fristående från Trafikverket genomföra större projekt, och att inkludera OPS i dess verktygslåda, har goda förutsättningar att korta genomförandetiden, ge mer infrastruktur för pengarna och skapa ökat ekonomiskt utrymme för infrastrukturinvesteringar. Både internationella erfarenheter och tidigare svenska erfarenheter, exempelvis byggandet av Öresundsbron och Botniabanan, visar att detta fungerar.

Vi uppskattar att utredningen lyfter fram vikten av livscykelkostnaden. Inte minst vid eventuella genomföranden i OPS-form är det viktigt för att undvika risken att



man frestas att välja enklare och billigare bygglösningar som medför högre underhållskostnader och i slutänden resulterar i att totalkostnaden blir högre.

Utredningen lyfter fram stråkperspektivet och att bolaget, i järnvägssammanhang, i första hand skall ta sig an nationellt angelägna objekt och att portföljen bör bestå av sammanhängande sträckor och stråk. SJ delar till fullo denna uppfattning. Vidare anför utredningen att det endast är objekt som finns i den nationella planen för transportsystemet som kan komma ifråga att överföra till projektbolaget. SJ menar att denna avgränsning kan visa sig starkt försvåra ambitionen att arbeta med sammanhållna stråk, då det i Sverige närmast blivit praxis att de större behoven delas upp i många mindre delar som planmässigt hanteras och beslutas enskilt. Två exempel på detta är den sedan nittioåret pågående utbyggnaden av Västkustbanan till dubbelspår och att motsvarande arbete på "Nya Ostkustbanan" (totalt ca. 27 mil) delats upp i 17 delar som utreds, planeras och beslutas var för sig. För att undvika detta dilemma och möjliggöra sammanhållna projekt måste processen för hantering av objekt i den nationella planen reformeras på ett sätt som möjliggör inkludering av just hela sammanhållna stråk i ett tidigt skede. Som utredningen konstaterar är ett annat tungt vägande skäl att hålla samman de större projekten och genomföra dem via ett projektbolag den ökade möjligheten till EU-finansiering.

När ansvaret för att realisera den nationella planen fördelas på flera parter, och för att säkerställa att de objekt som det nya bolaget hanterar skapar största möjliga nytta när de är färdiga, är det angeläget att infrastrukturplaneringen är långsiktig och stabil. SJs mening är att det bästa sättet att åstadkomma detta är att planeringsprocessen och urvalet av objekt vägleds av en politiskt brett förankrad vision och målsättning för utvecklingen av det nationella transportsystemet.

För att få ut största möjliga effektivitetsvinst är det mycket angeläget att projektbolaget får ansvar för att driva arbetet i tidigast möjliga skede. Enligt nuvarande ordning är vanligtvis mycket utredningsarbete utfört när ett objekt inkluderas i den nationella planen. Det är viktigt att väsentliga parametrar som exempelvis linjesträckning och bygghet inte låsts när väl projektbolaget får ta över objektet. Detta gäller i synnerhet om OPS-formen väljs.

Utredningen har valt att inte föreslå införande av brukaravgifter i samband med användande av OPS. SJ ställer sig bakom detta, givet de avgränsningar som utredningen haft att ta hänsyn till. Vi saknar dock ett utvecklat resonemang om, och rekommendationer rörande, andra möjliga återbetalningsformer, till exempel tillgänglighetsersättning.

Vi delar utredningens uppfattning att det är viktigt att staten alltid äger infrastrukturen och därmed säkerställer full rådighet över fördelning av kapacitet och trafikering av denna.



Enligt utredningen bör endast i nationell plan fullt finansierade objekt vara kandidater för OPS-genomförande. Dessa kommer då helt eller delvis att finansieras via marknaden. Detta innebär att de medel som reserverats i den nationella planen inte kommer att användas under byggtiden. Beroende på vilken återbetalningsform som väljs kan en kostnad för byggnationen och underhållet belasta kommande nationella planer under avtalstiden (upp till 20-30 år). Ett resultat av detta är att under den nationella plan som genomförandet sker uppstår ett ekonomiskt utrymme som inte används. Detta kan antingen återgå till statskassan eller användas för att genomföra ytterligare ett objekt som ursprungligen inte fått plats i den nationella planen. SJ förespråkar starkt det senare alternativet. Sverige behöver som diskuterats ovan så snabbt som möjligt utöka kapaciteten i järnvägssystemet och detta är en möjlig metod för att under en begränsad period skapa ett större ekonomiskt utrymme.

Utredningen beskriver hur bolaget finansieras via fasta anslag över statsbudgeten och att de objekt som bolaget ansvarar för utförs i den takt som finansieringen medger. SJ menar att i detta finns en inbyggd risk att inte kunna planera objektens genomförande på ett optimalt sätt och att man, i värsta fall, behöver pausa ett arbete mot slutet av ett år för att sedan dra igång det igen efter nyår då nya friska pengar frigjorts.

Monica Lingegård, vd