

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och
planering

Vår referens/dnr: 2025-311

Er referens/dnr: LI2025/02146

2026-02-02

Remissvar

Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120)

Föreningen Svenskt Näringsliv har beretts tillfälle att avge yttrande över rubricerat betänkande och tillstyrker förslaget om att starta upp ett nytt beställarbolag för genomförande av transportinfrastrukturinvesteringar. Vi uppmanar regeringen att skyndsamt gå vidare med förslaget för att upprätta bolaget samt genomföra projekt med OPS – offentlig privat samverkan.

Svenskt Näringslivs synpunkter

Svenskt Näringsliv har länge förespråkat mer privata inslag som komplement till statligt finansierad infrastruktur för att stärka produktiviteten i sektorn. Svenskt Näringsliv instämmer med utredningens förslag om att inrätta ett statligt bolag som bidrar till institutionell konkurrens mot Trafikverket. Etableringen av Nye Veier i Norge har haft en positiv inverkan på Statens vegvesens produktivitet. Svenskt Näringsliv anser att det nya bolaget skyndsamt ska inrättas för att upprätta den institutionella konkurrensen. Svenskt Näringsliv har ingen åsikt om vilka specifika projekt som ska överföras från Trafikverket till det nya statliga bolaget för genomförande, och anser inte att det behöver vara fastslaget vid tidpunkten för bildande av bolaget utan ser att projekten kan utvecklas och justeras över tid.

Därtill, i likhet med utredningen, bedömer Svenskt Näringsliv att det finns stor potential med genomförandeformen offentligt privat samverkan (OPS). Det handlar primärt om ett incitament för entreprenörerna att färdigställa projekt snabbare och öppna för trafik men även att hitta nya tekniska lösningar. Regeringen bör gå framåt med att genomföra projekt som OPS.

Svenskt Näringsliv betonar att båda åtgärderna bör genomföras.

Nedan följer inspel till det kommande arbetet utifrån utredningens förslag.

Öppna för innovativa kontrakts- och finansieringsformer

En avgörande fördel med OPS är att skapa starka incitament för kvalitet och tidig tillgänglighet genom innovativa kontrakt där ersättning kopplas till projektets funktion och resultat. Vi anser att utredningen är för snäv när den avstår från vissa finansieringsmodeller, som brukarfinansiering, enbart med hänvisning till behov av författningsändringar.

För att främja innovation och kunna skräddarsy den mest effektiva lösningen för varje projekt måste hela verktygslådan av finansieringsformer finnas tillgänglig. Att på förhand utesluta beprövade alternativ begränsar onödigtvis möjligheterna. Valet av modell måste styras av vad som bäst främjar kostnadseffektivitet och stärker svensk konkurrenskraft.

OPS bör hanteras av bolagsstrukturen

En av utmaningarna med svensk transportinfrastrukturbyggande är Trafikverkets bristande produktivitet. Flera regeringar har sedan dess uppstart år 2010 gett myndigheten uppdrag att effektivisera verksamheten, dock utan större genomslag. Utgångspunkten till föreliggande utredning och förslaget om ett nytt statligt beställarbolag indikerar att Trafikverkets organisation inte mår med en intern förändring. Samtidigt öppnar utredningen för att Trafikverket ska genomföra OPS projekt.

Svenskt Näringsliv delar utredningens bedömning att offentlig-privat samverkan (OPS) utgör ett centralt och viktigt verktyg för att påskynda och effektivisera genomförandet av strategiska infrastrukturprojekt. För att säkerställa att detta verktyg används på mest ändamålsenliga sätt anser vi dock att det föreslagna statliga bolaget måste ges huvudrollen. Det är inom ramen för bolagets uppdrag som kompetensen kring OPS – från analys och upphandling till genomförande och förvaltning – naturligt hör hemma och bör byggas upp. Att se denna kompetens som en självklar del av bolagets verktygslåda från start är avgörande för att skapa en dedikerad och specialiserad organisation med ett tydligt fokus på genomförande. Att, som utredningen alternativt föreslår, lägga uppdraget att bygga upp denna spetskompetens på Trafikverket skulle riskera en fragmenterad ansvarsfördelning och försvaga det momentum som bildandet av bolaget syftar till att skapa. Ansvar för att utveckla och tillämpa OPS-modellen bör därför ligga hos det nya bolaget.

Infrastrukturprojekt som sträcker sig över kommungränser

Svenskt Näringsliv har ingen åsikt om vilka specifika projekt som ska överföras från Trafikverket till det nya statliga bolaget för genomförande. Det bör dock övervägas att, likt Norge, ge det nya bolaget projekt som löper över kommungränser. I Norge har Nye Veier kunnat undvika kostnadsdrivande krav från kommuner genom att senarelägga mindre samhällsekonomiskt lönsamma projekt. Förhandlingsmöjligheten med kommuner har framförts som en nyckel i Nye Veiers framdrift av projekt. Den geografiska spridningen över kommungränser i projekt behövs för att nyttja förhandlingsmöjligheten.

Därutöver bör regeringen överväga att prioritera större reinvesteringsprojekt för att återta det eftersatta underhållet.

Svenskt Näringsliv har efterfrågat reformer för att förbättra genomförandeförmågan och korta ledtiderna för infrastrukturprojekt. Ett statligt bolag, som kan bedriva institutionell konkurrens med Trafikverket, förväntas reducera både kostnader och tidsåtgång. Utredningen föreslår därtill OPS-projekt, vilket Svenskt Näringsliv aktivt förespråkar för att involvera privat kapital och expertis, samt för att påskynda genomföranden av infrastrukturprojekt. Svenskt Näringsliv tillstyrker utredningen av SOU 2025:120 men med tillägget att OPS-kompetensen bör förläggas på det nya bolaget och inte Trafikverket. Förslaget om att bilda ett statligt bolag med uppgift att planera, genomföra och förvalta utvalda infrastrukturprojekt, samt att använda offentlig-privat samverkan (OPS), adresserar några av näringslivets centrala krav.

Josephine Andersson

Stockholm
206-02-02