

Remissvar - Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Till: Regeringskansliet

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Ärende: Remissvar - Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen

Diarienummer: LI2025/01587

Sammanfattning

- Infranode välkomnar Trafikverkets förslag till Nationell Plan för transportinfrastrukturen och delar bilden av att stärkt samhällsnytta, långsiktighet och åtgärdad underhållsskuld är avgörande för Sveriges konkurrenskraft.
- Infranode delar bilden av att offentlig-privat samverkan är ett viktigt komplement i genomförandet. Vi har de senaste 12 åren varit en av Sveriges mest aktiva investerare i nordisk infrastruktur, och med vår samlade erfarenhet anser vi att en utveckling av OPS-modellen måste ske.
- Sverige har nu en chans att, baserat på egna och internationella erfarenheter, arbeta för en bättre och mer anpassad svensk modell. Vi föreslår att en svensk modell för samägd infrastruktur (SIM) utvecklas för att möta såväl offentliga som privata investeringskrav.
- En svensk modell centrerad kring samägande skulle kombinera offentlig rådgivning med privat kompetens och genomförandekraft, samt ger en bra struktur för riskdelning, långsiktighet, aktivt ägarskap, tillgång till alternativa kapitalkällor och kunskapsöverföring.
- För att attrahera privata investerare till OPS-projekt, krävs tydliga och förutsägbara processer, god konkurrens i upphandlingar och god projektutformning.
- Ett nationellt center för OPS, med erfarenhet och kompetens kring samägande bör etableras för att stärka offentlig kompetens, samla erfarenheter och dra nytta av internationell best practice.

Utvecklat ställningstagande

Infranode lämnar härmed synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Vi välkomnar Trafikverkets förslag, särskilt planens förstärkta fokus på samhällsnytta. Infranode delar den problem- och nulägesbild som framförs i planen, det vill säga att infrastrukturen är en nyckel för Sveriges konkurrenskraft och den växande underhållsskulden behöver åtgärdas. Samhällets gröna omställning, klimatförändringar och ökat fokus på beredskap understryker behovet att agera med kraft och tempo i frågan.

Vi investerar ansvarsfullt och långsiktigt i samhällsviktig infrastruktur i Norden inom energi, transport, digital infrastruktur och social infrastruktur som vi i stor utsträckning samäger tillsammans med offentliga och privata partners. Genom samägande bidrar vi med kapital och kunskap och skapar värde för våra partners, lokalsamhällen, och våra investerare, medan den offentliga sfären kan bibehålla rådighet över samhällsviktig infrastruktur.

Våra investerare är ledande pensionsfonder och institutionella aktörer, såsom Folksam, KPA Pension, Fjärde AP-fonden, Storebrand och finska pensionsfonden KEVA. Infranode är långsiktig ägare med en investeringshorisont på 25 år och fokus på stabil och förutsägbar avkastning.

Utifrån vår erfarenhet av infrastrukturinvesteringar med fokus på samägande lämnar vi inspel enbart på de delar i planen som berör offentlig-privat samverkan (OPS) och andra modeller för alternativa genomförandeformer innefattande finansiering. Vårt övergripande förslag är att den Nationella Planen för transportinfrastruktur 2026–2035 kompletteras med introduktionen av en svensk modell för samägd infrastruktur (SIM), där de offentliga och privata äger tillsammans med lång tidshorisont. Modellen kan vara en viktig pusselbit för att komma till rätta med Sveriges infrastrukturutmaningar på ett klokt och kostnadseffektivt sätt.

Svensk modell för samägd infrastruktur (SIM)

Vi ser mycket positivt på att alternativa genomförandeformer innefattande finansiering, såsom exempelvis OPS lyfts fram som viktiga pusselbitar i planen, och att regeringen har aviserat en ambition att pröva OPS-projekt under kommande planperiod. Det finns en mängd olika modeller för offentlig-privat samverkan, med olika för- och nackdelar. På Infranode vill vi lyfta fram möjligheterna att introducera och utveckla en svensk modell för samägd infrastruktur (SIM), som innebär att det privata och offentliga går samman i långsiktiga partnerskap och äger infrastruktur tillgångar tillsammans.

Samägande avser delat ägande av, och ansvar för, en infrastruktur tillgång. Samägande kan vara del i alla faser i ett OPS-projekt, med gemensamt aktivt ägande med ett livscykelperspektiv som bland annat säkerställer att planerade underhållsinvesteringar faktiskt genomförs och inte bortprioriteras.

Modellen skulle säkra långsiktighet och att den offentliga sektorn behåller rådighet över infrastrukturen, samtidigt som den privata parten bidrar med kompetens, erfarenhet, aktivt ägande och kapital. Genom ett gemensamt ägande, och där till kopplad representation i projektbolagets styrelse, stärks även transparens och kunskapsöverföring till förmån för det offentliga. Modellen skulle även möjliggöra en samordnad och tydlig modell för upphandling och organisering.

En svensk modell som skapar samhällsnytta

I Trafikverkets förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 slås fast att OPS och alternativ finansiering ska innebära effektivitetsvinster i genomförandet av projekt. Det är ett perspektiv Infranode delar. Vår bedömning är att utvecklandet av en svensk modell centrerad kring samägande skapar ytterligare fördelar, bland dem stärkt kompetens samt

erfarenhet av projektstyrning och riskhantering. En väsentlig del av samägande är att privata aktörer investerar sitt eget kapital i projektet. Detta skapar starkast möjliga incitament för kostnadseffektivitet både under byggnation och förvaltning med ett livscykelperspektiv.

Förslag för genomförande av OPS och samägande

Vi på Infranode har över ett decenniums erfarenhet från samägande av infrastruktur i Norden som visar att valet av projekt, genomförandets utformning samt rätt kompetens på myndighetssidan är avgörande för långsiktig samhällsnytta. Utifrån detta vill vi framföra några förslag och synpunkter som vi menar är viktiga för att satsningen på OPS ska bli framgångsrik. **Vår övergripande rekommendation är att Trafikverket bör gå vidare med OPS-projekt, som föreslås i den nationella planen. Inom ramen för detta bör en svensk modell för samägd infrastruktur utvecklas för att möta såväl offentliga som privata investeringskrav.** Nedan presenteras våra synpunkter och rekommendationer för genomförandet.

Förutsättningar för att attrahera investerare

- **Projekturval med rätt premisser.** Projektens utformning och storlek sätter ramarna för vilka investerare som är intresserade. När projekt ska genomföras bör projektutformningen göras på ett sådant sätt att den avsedda målgruppen investerare attraheras till projektet. Detta kan göras genom att regeringen och Trafikverket aktivt deltar i kunskapsdelning genom European PPP Expertise Centre (EPEC) där Sverige nyligen blev medlem.
- **Säkerställa konkurrens i anbudsprocessen.** För att säkra ett kostnadseffektivt och kvalitativt genomförande av projekt krävs god konkurrens där möjlighet ges att välja mellan flera inkomna anbud. Vi menar att fokus framåt därför bör läggas vid att skapa ett anbudsförfarande som är attraktivt bland investerare för att främja konkurrens. Det behöver finnas fler faktorer, såsom kapitalursprung, ägarhorisont och tidigare erfarenhet, som väger minst lika tungt som pris i anbudsprocesserna.
- **Attraktivitet trots höga processkostnader.** Som en del av anbudsprocessen genomgår investerare en omfattande due diligence-granskning. Eftersom dessa processer är resurskrävande måste projekten vara tillräckligt attraktiva för att motivera insatsen. Trafikverket bör därför arbeta för att förenkla processen och skapa incitament för privata aktörer av olika storlek att lämna anbud. Det kan handla om standardiserade modeller eller snabbspår för aktörer som redan genomgått och godkänts i due diligence-processer. Viss kostnadstäckning för ett begränsat antal budgivare som lämnat slutliga anbud, skulle väsentligt öka konkurrensen och attraktiviteten för budgivare.

Avvägningar för portföljstrategi

- **En långsiktig portfölj av projekt.** För att säkerställa långsiktighet och minska den administrativa kostnaden per projekt bör en bred och långsiktig portfölj av projekt byggas upp. På så sätt byggs förtroende och intresse för satsningen hos privata investerare, som

söker politisk och regulatorisk stabilitet som sträcker sig över flera mandatperioder. Detta skapar förutsättningar för budgivare att prioritera sina resurser för svenska projekt.

- **Första projektet kommer vara viktigt för att sätta standarden.** Det första projektets anbuds- och upphandlingsprocess och genomförande kommer sätta tonen för OPS-satsningen hos den privata marknaden och påverka intresset för nästkommande projekt i portföljen. När modellen utformas för det första projektet krävs därför att portföljstrategin som helhet beaktas. Här krävs god och nära dialog med branschen och lärdomar från andra länder.

Upphandling

- **Upphandlingsmodellen sätter ramen.** Väl utformade upphandlingsprocesser är avgörande för lyckade projekt. Upphandlingen sätter inte bara de ekonomiska ramarna utan definierar även ansvarsfördelning, riskallokering och samarbetsformer. Genom att redan i upphandlingsskedet lägga stor vikt vid livscykelperspektiv, incitament för innovation och långsiktig effektivitet kan projekten bidra till både kostnadseffektivitet och samhällsnytta.
- **Nyckelfärdiga modeller som väg framåt.** Nyckelfärdiga helhetsupphandlingar (turnkey) är en välbeprövad metod som bör övervägas i upphandling av OPS- och samägandeprojekt. Genom att samla ansvar för design, byggnation, finansiering, drift och underhåll i ett kontrakt skapas starkare incitament för kostnadseffektivitet och livscykelperspektiv. Modellen kortar ledtider, säkrar ansvar från start till mål och ger privata aktörer utrymme att optimera lösningar utifrån både tekniska och ekonomiska perspektiv.

Genomförande

- **Uthållighet och politisk långsiktighet.** Satsningar på stärkt samverkan och samägande kan liksom alla projekt drabbas av utmaningar. Från ett investerarperspektiv är långsiktighet viktigt, och därför är det centralt att planerade projekt genomförs, om än med en justerad plan för att privata investerare inte ska tappa intresset för Trafikverkets långsiktiga satsning och kommande projekt. Stabilitet över valperioder är avgörande för att bygga förtroende.
- **Balans mellan flexibilitet och förutsägbarhet.** Välbeprövade lösningar bör användas återkommande för att skapa kontinuitet och förutsägbarhet både för det offentliga och investerare. Strukturen bör vara flexibel men tillräckligt standardiserad för att undvika att investerare måste börja från noll vid varje nytt projekt.
- **Organisering en central del av genomförandet.** OPS och samägande handlar i högre grad om organisering än om finansiering. Den avgörande framgångsfaktorn ligger i hur samverkan struktureras och styrs under hela projektets livscykel, varför samägande är att rekommendera. En effektiv organisering innebär att den privata aktörens kompetens inom projektstyrning och riskfördelning tas tillvara. Det offentliga bör därför inta rollen som strategisk beställare av extern kompetens inom projektstyrning snarare än att se på OPS som begränsat till att vara en kapitalinjektion till projekt.

Kompetensförsörjning

- **Stärkt kapacitet och kompetens genom nationellt center** För att OPS och samägande ska kunna genomföras effektivt krävs stärkt kapacitet och kompetens hos det offentliga kring arbetsformen. Eftersom det var en tid sedan Sverige senast genomförde större samverkansprojekt finns ett behov av att återuppbygga och dela kunskap. Ett nationellt center med tydligt mandat och tvärfunktionell kompetens kan bidra till att samla erfarenheter och fungera som en gemensam kontaktpunkt gentemot marknaden. Centret kan även representera det offentliga ägande i projekten och inta styrelseplatser i projektbolagen. På så sätt kan en långsiktig och lärande struktur etableras som stärker samverkan över tid.
- **Inspireras från framgångsrik organisering i Norge.** Centret bör likt Nye Veier i Norge etableras utanför Trafikverket för att skapa tydligare förutsättningar för styrning, kortare beslutsvägar och uppföljning. Den norska organiseringen har skapat en hälsosam institutionell konkurrens som enligt Vägvesendet positivt bidragit till effektiviseringar hos denne.
- **Internationell kunskapsöverföring.** Sverige bör aktivt ta tillvara internationella erfarenheter och etablerad best practice inom samägande och andra samverkansformer. Trafikverket bör nyttja Sveriges medlemskap i European PPP Expertise Centre (EPEC) för att inhämta kunskap, metoder och vägledning från andra europeiska länder. Genom strukturerad kunskapsöverföring kan svenska projekt utformas mer effektivt och vanliga fallgropar undvikas.
- **Inspiration för SIM.** I Storbritannien och Wales har en utveckling av OPS redan skett. Ett exempel på detta är den så kallade Mutual Investment Model ("MIM") där samägande införts i OPS projekt. På Wales regerings [hemsida](#) finns en mängd information om MIM, inklusive hur de centrala frågorna ovan har lösts där. Exempelvis har ett kompetenscenter inrättats och standardavtal för projekten presenterats.

Avslutning

När Sverige nu gör historiskt stora satsningar på transportinfrastruktur kan privat sektor vara en långsiktig partner som genom SIM tillför kompetens, aktivt ägande, god styrning och kapital. I arbetet med att fördjupa samverkan mellan privat och offentligt bör fokus ligga på genomförande och organisering, inte enbart finansiering. SIM har stor potential i att skapa samhällsnytta med hjälp av det privata. Modellen är också attraktiv för ansvarsfulla institutionella investerare såsom Sveriges pensionsbolag. I Sverige finns uppskattningsvis 10 000 miljarder i pensions- och försäkringskapital. Enligt våra erfarenheter är de flesta av dessa bolag underinvesterade i svensk transportinfrastruktur, trots tillgång till betydande kapital och bekräftat stort intresse. Detta skapar goda villkor för privata investeringar och stärker ett hållbart och effektivt samhällsbyggande. Vi ser fram emot fortsatt dialog med Trafikverket.

