

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

2026-01-30

Diarienummer: LI2025/02146

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Handelskammaren i Jönköpings län, Handelskammaren Mittsverige, Handelskammaren Mälardalen, Handelskammaren Värmland, Mellansvenska Handelskammaren, Norrbottens Handelskammare, Stockholms Handelskammare, Sydsvenska Handelskammaren, Västerbottens Handelskammare, Västsvenska Handelskammaren, Östsvenska Handelskammaren

Kontaktperson: Niclas Ekman Hvalgren, niclas.hvalgren@stockholmshandelskammare

Sammanfattning

Sveriges elva Handelskammare tillstyrker gemensamt utredningens förslag om ett nytt statligt bolag för genomförande av transportinfrastruktur. Vi menar dock att förslagen inte skapar förutsättningar för ett framgångsrik utnyttjande av offentlig-privat samverkan (OPS) så som är nödvändigt för att sänka kostnaderna och korta tidslinjerna för ny transportinfrastruktur.

Vi föreslår därför att en kompletterande departementsutredning tillsätts för att utveckla en svensk modell för OPS (att nyttjas av utredningens statliga bolag och Trafikverket), samt kartlägga eventuella författningsändringar som krävs för att implementera den.

Bakgrund

Svensk transportinfrastruktur dras med tre huvudsakliga problem: otillräcklig finansiering, ineffektivt utförande med stigande kostnader och långa tidslinjer, samt bristande objektsurval och prioritering. Utredningens förslag om en alternativ statlig utförare för infrastruktur, inspirerad av norska *Nye Veier*, har potential att öka leveranseffektiviteten. Vi ser dock fyra svagheter i utredningens förslag:

1. Utredningen gör ingen ansats att förbättra förutsättningarna för användande av OPS som genomförandemetod.

Utredningen föreslår att det nya statliga bolaget ska kunna nyttja OPS som genomförandemodell, men utan att föreslå de processuella och regelmässiga ändringar som krävs för att denna modell ska bli framgångsrik i Sverige. Varje projekt som genomförs med OPS kommer därmed fortsatt kräva ett särskilt riksdagsbeslut.

Som konstateras i utredningen kräver framgångsrika OPS-projekt god konkurrens och ett ekosystem med flera utförare och investerare. Samtidigt är kostnaden för aktörer att etablera sig på den, i en internationell kontext, lilla svenska marknaden hög. För att attrahera intresse från internationella aktörer krävs därför en långsiktigt trovärdig pipeline med projekt.

En modell där varje enskilt projekt kräver ett riksdagsbeslut höjer, från en extern motparts perspektiv, risken att projekt stoppas. Det minskar attraktiviteten för svenska OPS-projekt, och kommer innebära färre deltagare i de OPS-upphandlingar som det nya bolaget eller Trafikverket genomför i framtiden. De undertecknade är övertygade om att väl utförd OPS med privat finansiering, så som redogörs för i utredningens andra kapitel, innebär en riktig chans att sänka kostnader och snabba på leveranstakten inom svensk transportinfrastruktur.

2. Brukaravgifter utesluts vid OPS.

Brukaravgifter eller trafikavgifter har använts framgångsrikt både i Sverige och i andra länder – till exempel vid Öresundsbron. Även om det ofta inte är rätt ersättningsmodell för transportinfrastruktur är det ett rimligt verktyg för det nya statliga bolaget och andra aktörer att ha i verktygslådan vid utvecklingen av OPS-projekt.

3. Inga förbättringar i objektsurvalsprocessen.

En helhetlig ansats för att förbättra utfallen i utförandet av transportinfrastruktur måste också förbättra objektsurvalet. Utredningen föreslår inga förändringar av objektsurvalsprocessen, utan konstaterar att endast projekt inom ramen för Nationell plan kan överföras till det nya bolaget. Vi ser två utmaningar:

i. Trafikverkets existerande objektsurval kvarstår. Det innebär att det nya bolaget inte skapar någon möjlighet till en *”fast track”* för lönsamma/effektiva objekt som inte prioriterats i nationell plan-förfarandet. Vidare innebär det också att bolaget, eller privata aktörer, inte kan bidra till upptäckt av nya objekt utanför Trafikverkets planering.

ii. Processen för urvalet av objekt att föra över från Trafikverket till det statliga bolaget är otydlig. Utredningen rekommenderar att urvalet av objekt som ska överföras bör beakta flera kriterier, såsom b.la. kontraktsvärde, förväntad livscykelkostnad, genomförandetid, teknisk komplexitet och samhällspåverkan, klimatomställning, försörjningskedjor och konkurrenskraft. Hur urvalet ska ske, eller hur det ska säkerställas att urvalet verkligen utgår från dessa kriterier, beskrivs dock inte.

4. Bolaget begränsas till statlig transportinfrastruktur.

Det nya bolaget förväntas arbeta med statlig transportinfrastruktur. Det är en rimlig initial prioritering, men därmed utesluts också möjligheten att genomföra andra projekt, såsom icke-statlig transportinfrastruktur (till exempel i samarbete med kommuner och regioner eller större företag) eller inom andra infrastrukturslag. Ett statligt bolag med erfarenhet och expertkompetens inom OPS vore väl placerat att i framtiden också leda genomförandet av andra OPS-satsningar inom till exempel VA-, digital- och social infrastruktur.

Förslag

Undertecknande föreslår att en kompletterande departementsutredning tillsätts med uppdrag att:

- a) Utforma en svensk modell för genomförande med OPS, att nyttjas av såväl det nya statliga bolaget och Trafikverket som andra utförare av satsningar inom andra infrastrukturslag, som utan att kräva riksdagsbeslut för varje enskilt kontrakt tillgodoser både riksdagens behov av förutsägbarhet i budgetarbetet och säkerställer att Sverige är en långsiktigt trovärdig partner för privata utförare. Denna modell bör bevara friheten att nyttja såväl tillgänglighetsersättning som brukaravgifter och andra ersättningsalternativ där det visar sig bäst lämpat.
- b) Föreslå eventuella författningsändringar som krävs för att implementera den utvecklade modellen.
- c) Föreslå hur Regeringskansliet, det statliga bolaget, eller en annan lämplig part kan utveckla en transparent och ändamålsenlig process för urvalet av objekt att flytta från Trafikverket till det statliga bolaget, samt föreslå en lämplig myndighet att granska denna process och dess utfall.

Vi förordar ett skyndsamt genomförande så utredningen i möjligaste mån kan gå in i befintlig planprocess.

Undertecknat av:

Charlotta Elliot, Östsvenska Handelskammaren

Daniel Badman, Handelskammaren Jönköpings län

Ellen Dahl, Sydsvenska Handelskammaren

Linda Nilsson, Norrbottens Handelskammare

Marcus Ellervik, Handelskammaren Mälardalen

Markus Ottemark, Västsvenska Handelskammaren

Niclas Ekman Hvalgren, Stockholms Handelskammare

Oliver Dogo, Handelskammaren Mittsverige

Roza Guclu Hedin, Mellansvenska Handelskammaren

Sofia Strindholm, Handelskammaren Värmland

Åsa Andersson, Västerbottens Handelskammare