

Ärendenummer
TRV 2026/70478
Motpartens ärendenummer
KN2026/01343

Dokumentdatum
2026-10-05

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
kn.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till
ivana.vujic@regeringskansliet.se
gd-sekreterare@trafikverket.se
arendeberedninggdv@trafikverket.se
arendeberedningplt@trafikverket.se

Yttrande över delbetänkandet Att säga ja! Kommunernas förutsättningar att ta emot stora företagsetableringar och företagsexpansioner (SOU 2026:32)

Trafikverket har anmodats yttra sig över delbetänkandet Att säga ja!
Kommunernas förutsättningar att ta emot stora företagsetableringar och
företagsexpansioner (SOU 2026:32).

Sammanfattning

Trafikverket ser sammanfattningsvis positivt på förslagen som syftar till att öka följsamheten i Trafikverkets planering till behov som uppstår lokalt och som har betydelse för tillväxt och näringslivsutveckling. En roll för Business Sweden och Tillväxtverket att stödja kommuner och samordna statliga insatser, som utredningen föreslår, kan här vara en väg framåt. Trafikverket konstaterar att verket sedan tidigare har uppdrag från regeringen inom de områden som utredningen berör när det gäller medelstilldelning till näringslivsfrämjande åtgärder och rapportering av medfinansiering m.m.

Trafikverket lämnar samtidigt ett antal förslag på hur den föreslagna tillväxtpotten skulle kunna inordnas i redan etablerade planeringsformer, att liknande behov av ökad flexibilitet kan finnas även vid olika statliga satsningar, samt pekar på risker för en bristande effektivitet i medelsanvändningen som förslagen kan riskera att leda till, som bör studeras vidare i den fortsatta beredningen.

Trafikverkets synpunkter

Förslag i betänkandet som berör Trafikverket

Utredningen framför i delbetänkandet två förslag som berör Trafikverkets verksamhet.

Ärendenummer
TRV 2026/70478
Motpartens ärendenummer
KN2026/01343

Dokumentdatum
2026-10-05

Det gäller *dels* att en s.k. "tillväxtpott", motsvarande den nuvarande näringslivspotten, om 100 mkr per år ska införas i den nationella planen för transportinfrastrukturen, som ska användas för infrastruktursatsningar i kommuner, i syfte att underlätta stora företagsetableringar, med betydelse för svensk ekonomi, konkurrenskraft och klimatomställning. Medlen föreslås fördelas – utifrån lämpliga kriterier – till projekt som bedöms som angelägna av Trafikverket tillsammans med en grupp av adekvat utvalda företrädare för berörda kommunala och andra intressen.

Trafikverket föreslås ges i uppdrag att närmare utforma kriterierna för tilldelning ur tillväxtpotten och den bedömande gruppens sammansättning. Uppdraget ska genomföras i samråd med SKR, andra berörda myndigheter och relevanta företrädare för näringslivet.

Dels föreslås Trafikverket ges i uppdrag att ge en samlad lägesredovisning av hur arbetet med medfinansiering och förskottering fungerar, samt vad verket gör för att säkerställa att det råder tydliga avtalsvillkor och att motparterna är införstådda med vilka konsekvenser sådana avtal kan innebära.

Trafikverket föreslås även i denna del få uppdraget att analysera lämplig utformning av en modell där Trafikverket ska stå för eventuella fördyringar som sker efter att avtalen ingåtts i medfinansierings- och förskotteringsprojekt, om det inte är uppenbart att fördyringen beror på motpartens agerande.

Synpunkter angående tillväxtpotten

Trafikverket strävar efter att i sin verksamhet tillämpa tydliga och enkla regler för sina prioriteringar och beslut. Det för att undvika onödig administration och för att besluten ska vara transparanta och möjliga att följa upp. Den modell för utformningen av ett s.k. "snabbspår" som utredningen föreslår är därför i princip positiv. Utredningen konstaterar att det är flera olika områden i den samlade regleringen av företagsetableringar som påverkar möjligheten att kunna genomföra åtgärder som kan främja en företagsetablering tillräckligt flexibelt och snabbt. Att, som utredningen föreslår, stärka både Business Sweden och Tillväxtverkets roller i dessa sammanhang förefaller positivt.

När det gäller den föreslagna tillväxtpotten som ska tillföras Trafikverket konstaterar verket att det inte framgår om den föreslagna potten ska användas för investeringar i statlig infrastruktur eller till satsningar i kommunal infrastruktur.

Ärendenummer
TRV 2026/70478
Motpartens ärendenummer
KN2026/01343

Dokumentdatum
2026-10-05

Om det ska gälla statlig infrastruktur föreslår Trafikverket, i det fall regeringen önskar gå vidare med förslaget, att hanteringen får den karaktär som den nuvarande näringslivspotten har. Trafikverket prövar för denna pott genomförbarhet och rimlighet m.m. utifrån de råd och förslag som bl.a. näringslivet har. Här skulle möjligen ett närmre samarbete med Tillväxtverket kunna tillföra ytterligare kompetens om betydelsen av att staten genom infrastruktursatsningar stöttar lokala företagsetableringar.

Genom att inordna den föreslagna tillväxtpotten som en del i Trafikverkets redan etablerade arbetssätt för trimnings- och miljöåtgärder skulle en enhetlig hantering kunna säkerställas. I det sammanhanget vore det även positivt om Trafikverkets möjlighet att möta önskemål om mindre åtgärder för att stödja även statliga satsningar kan ingå. Det förekommer att sådana satsningar, t.ex. inom försvarsmakten, kräver väg- eller spåranslutningar på kortare sikt, ibland innan en etablering av verksamheten. Sådana satsningar är svåra för Trafikverket att hantera inom ramen för gällande regelverk och därför är det önskvärt att även dessa situationer kan vägas in i en översyn.

Samtidigt är det angeläget att notera att den föreslagna potten skulle ta utrymme från andra angelägna satsningar.

I det fall den i utredningen föreslagna potten istället avses användas för statliga bidrag till satsningar på kommunal transportinfrastruktur behöver dessa medel kanaliseras genom länsplanerna. Detta skulle i sin tur kräva en översyn av den förordning som styr sådan statlig medfinansiering¹ så att denna bidragsform blir möjlig. I nuvarande regler är sådan statlig bidragsgivning i huvudfallet begränsad till 50 procent av kostnaderna.

Trafikverket vill i det sammanhanget peka på att förslaget att avsätta en del av planeringsramen för kommunala etableringsändamål kan komma att stå i motsatsförhållande till regeringens ambition och uppdrag till Trafikverket att samhällsekonomisk lönsamhet ska få större genomslag i hur planens medel används. Skälet är att företagsetableringar eller företagsexpansioner som visserligen kan vara viktiga för en kommun, för konkurrenskraft eller för klimatomställning inte nödvändigtvis är samhällsekonomiskt lönsamma. Det kan också förekomma att de positiva effekterna mer innebär en omfördelning av nyttor mellan kommuner än om nettotillskott. Att staten går in och tar kostnader i samband med en specifik företagsetablering kan också ses som ett

¹ Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Ärendenummer
TRV 2026/70478
Motpartens ärendenummer
KN2026/01343

Dokumentdatum
2026-10-05

sätt att snedvrider konkurrensen, och kan aktualisera frågan om huruvida åtgärden kan anses som ett icke tillåtet statsstöd.

För enskilda åtgärder som ingår i dessa potter görs inte en samlad effektbedömning (SEB). Bedömningen av lämpliga åtgärder får istället utgå från de kriterier som utredningen föreslår ska tas fram. Det blir därför extra viktigt att säkerställa kopplingen mellan kriterier och samhällsekonomisk lönsamhet och andra effekter.

Det bör också säkerställas att ett bredare samhällsplaneringsperspektiv anläggs vid prioritering av vilka åtgärder som eventuellt ska få bidrag från den föreslagna tillväxtpotten, så att man på bästa sätt hushållar med mark och vatten och statens resurser. Nya företagsetableringar bör exempelvis i första hand läggas där det redan finns kapacitet i infrastrukturen (t.ex. outnyttjad spårkapacitet eller robusta vägnät). Att bygga helt ny infrastruktur för en enskild etablering kan vara mycket dyrt och ta lång tid.

Synpunkter angående årlig samlad lägesredovisning mm

Trafikverket har redan beslutade rutiner för medfinansiering och samverkan med externa aktörer, och i samband med tecknade avtal anges osäkerheterna kring de kostnader som anges i enskilda avtal.

Rutinerna är levande dokument och redan nu pågår ytterligare förbättringar avseende bl.a. kostnadsfördelning mellan parterna. Rutinerna kommer att justeras kontinuerligt utifrån nya behov även framgent. Justeringar förtydligas även i de avtal som tecknas med externa aktörer. En årlig rapportering av omfattningen av medfinansiering m.m. med olika parter lämnas till regeringen sedan ett antal år med utgångspunkt i ett uppdrag som ges i Trafikverkets regleringsbrev², huvudsakligen med fokus på det ekonomiska utfallet. I dessa båda avseenden förefaller således utredningens förslag redan nu till stora delar vara tillgodosedda, men Trafikverket tar med sig utredningens förslag i sin vidare hantering av dessa frågor.

Utredningen förslår att Trafikverket ska stå för fördyringar som kan uppstå i medfinansierings- och förskotteringsavtal, i de fall när fördyringen inte orsakas av Trafikverkets motpart kräver ytterligare överväganden. Om fördyringarna avser ett tillägg i det som ska ingå i statens åtagande kan det t.ex. kräva en ökad bemyndiganderam för Trafikverket. Enligt gällande principer ska motpartens behov av åtgärder utöver statens grundutförande

² Avsnitt 3, p 8 i Regleringsbrev för budgetåret 2026 avseende Trafikverket för budgetåret 2026, LI2025/01798, LI2026/00423 (delvis), LI2026/01338 m.fl.

Ärendenummer
TRV 2026/70478
Motpartens ärendenummer
KN2026/01343

Dokumentdatum
2026-10-05

finansieras av den aktör som initierat behovet. Regeringen har betonat denna princip och ett internt arbete i Trafikverket pågår för att förtydliga dessa principer och arbetssätt.

Utredningens förslag förefaller inte överensstämma med regeringens riktlinjer till Trafikverket i dessa avseenden, vilket behöver uppmärksammas i den vidare beredningen av ärendet. Risken med förslaget från utredningen i denna del är att tillkommande medfinansiering medför ökade kostnader för staten.

Ett sätt att begränsa risken för fördröjningar av detta slag när det gäller de föreslagna tillväxtåtgärderna är att tydliggöra hur ansvaret för planeringen och projekteringen ska se ut. Lämpligen läggs detta ansvar på kommunen som får säkerställa markåtkomst via detaljplaner – i dialog med Trafikverket. När design, projektering och planer finns på plats så blir det även lättare att komma överens om en kostnadsfördelning och ansvar för kostnadsöverskridanden. Ett sådant förfarande kan bidra till att minska risken för kostnadsfördröjningar om den part som initierar en åtgärd också ansvarar projektering och planer och som en konsekvens även får ansvara för eventuella brister i projekteringen och planer som kan leda till fördröjningar i produktionen.

Föredragande, samråd och sakgranskning

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit senior utredningsledare Björn Hasselgren, enhet Långsiktig Planering inom verksamhetsområde Planering.

Samråd har skett med Ulrika Geeraedts, verksamhetsområdeschef för Planering, Catherine Kotake, biträdande verksamhetsområdeschef för Planering, Johanna Dillén, avdelningschef för avdelningen Transportsystemanalys inom verksamhetsområde Planering, samt Verksgemensam styrning genom Anna Nylén, senior controller och Magnus Axelsson, senior controller. Mattias Lundberg, enhetschef långsiktig planering samt Pär-Erik Westin, långsiktig planerare, avdelningen Transportsystemanalys, samt Zojaji Azardokht, långsiktig planerare och Kerstin Sondén, nationell samhällsplanerare båda vid avdelningen Samhällsplanering och genomförande, har deltagit i den slutliga handläggningen.

Ärendenummer
TRV 2026/70478
Motpartens ärendenummer
KN2026/01343

Dokumentdatum
2026-10-05

Roberto Maiorana,
Generaldirektör

Björn Hasselgren
Senior utredningsledare
bjorn.hasselgren@trafikverket.se
Direkt: +46 10-123 62 85
Mobil: 070-762 33 16

Trafikverket

Adress: 171 54 Solna
Besöksadress: Solna strandväg 98
Telefon: 0771-921 921
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2026/70478, Motpartens ärendenummer KN2026/01343, Dokumentdatum 2026-10-05, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.