Remissyttrande

Datum 2026-09-08

Diarienummer MRU 2026-00302

Ert diarienummer KN2026/01343

RS - Näringsliv

Klicka här för att ange text.

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

Sammanfattande synpunkter

Västra Götalandsregionen välkomnar utredningens ambition och anser att utredningen i allt väsentligt fångat de behov som kommuner ger uttryck för vid stora företagsetableringar och företagsexpansioner.

Vår erfarenhet från Regional utveckling där vi exempelvis finansierar och leder samverkan inom det operativa etableringsfrämjandet hos Business Regions, visar tydligt att det kan vara mycket svårt för en mindre kommun att hantera en stor etableringsförfrågan, även när kommunen har goda fysiska förutsättningar i form av exempelvis mark, arbetskraft, infrastruktur och ett lämpligt geografiskt läge.

Vi tackar också för dialogen och samarbetet med Accelerationskontoret i konkreta ärenden i Västra Götaland de senaste åren och uppskattar att flera exempel från Västra Götaland beskrivs i utredningen. Inte minst det arbetet vi gjort med att ta reda på hur många etableringar som våra 49 kommuner fått tacka nej till på grund av effektbrist i elsystemet. Vi kan arbeta nära kommuner och Business Regions för att vi har ett regionalt utvecklingsansvar och egna skatteintäkter som politiken under lång tid valt att investera i regional utveckling.

Postadress: Regionens hus 462 80 Vänersborg
Besöksadress: Residensgatan 16H 462 33 Vänersborg
Telefon: 010-441 00 00
E-post: miljo-och.regionutvecklingsnamnd@vgregion.se
Webbplats: www.vgregion.se

Synpunkter

1. Etableringars effekter behöver planeras på regional nivå

Förslagen utgår i huvudsak från kommunernas utmaningar och behov av riskavlastning, men flera av lösningarna bygger på ett regionalt synsätt där arbetsmarknad, bostadsförsörjning och infrastruktur betraktas i funktionella regioner snarare än inom enskilda kommungränser. I utredningen och förslagen ges regionerna en relativt begränsad operativ roll i de föreslagna åtgärderna vilket vi ser stora risker med. Vi tycker att stat och region behöver få ett tydligare mandat i planering av strategiska etableringar och investeringar och vi välkomnar att Business Sweden föreslås få ökat statligt mandat, men vi saknar regionernas roll eftersom vi tar ansvar för kommunal samordning via kommunalförbund, Business Regions och andra regionala aktörer som arbetar med samhällsplanering inte minst inom kompetensförsörjning och elförsörjning.

Den befintliga strukturen för investeringsfrämjande är en viktig grund att bygga vidare på, och en fortsatt utveckling av samverkan kan stärka Sveriges förmåga att möta allt mer komplexa investeringsprojekt. Här har de regionala investeringsfrämjande organisationerna en viktig roll som länk mellan kommunal, regional och nationell nivå. Samtidigt behövs en starkare samordning på nationell nivå. När en investering berör flera myndigheters ansvarsområden bör myndigheterna kunna samverka kring det enskilda projektet och tillsammans skapa en samlad hantering, snarare än att företaget behöver navigera mellan olika myndigheter och processer. På kommunal nivå finns redan exempel på detta genom olika former av lotsgrupper, där berörda funktioner samlas kring företagets etablering. En liknande ansats på nationell nivå skulle kunna bidra till att samla relevant myndighetskompetens och accelerera genomförandet av strategiskt viktiga investeringsprojekt.

Sverige behöver fortsätta utveckla ett sammanhållet investeringssystem där kommun, region och stat kompletterar varandra och där berörda myndigheter samverkar kring investerarens behov. Genom att bygga vidare på den samverkan som redan finns kan vi skapa bättre förutsättningar för att hantera komplexa etableringar, öka tydligheten och förutsägbarheten för investeraren och stärka Sveriges attraktivitet som investeringsland.

Regionen anser därför att:

- regionala utvecklingsansvariga aktörer bör ges en tydligare roll i arbetet med större etableringar,
- statliga stödformer bör stimulera samverkan mellan flera kommuner,
- planering och prioritering bör i större utsträckning utgå från nationella och regionala prioriteringar.

2. Infrastrukturinvesteringar är bra men budgeten för låg

Regionen välkomnar utredningens förslag om särskilda infrastruktursatsningar kopplade till större etableringar. För att investeringarna ska ge största möjliga samhällsnytta bör prioriteringar ske i nära samspel med regional planering och regionala utvecklingsstrategier. Etableringar påverkar ofta transportsystem långt utanför etableringskommunens geografiska gränser.

Regionen anser därför att:

- regionala utvecklingsansvariga aktörer bör involveras i prioritering av infrastrukturmedel,
- föreslagna belopp behöver höjas,
- statliga satsningar bör bedömas utifrån regionala utvecklingseffekter,

investeringar i elförsörjning, transportsystem och kollektivtrafik behöver ses som en integrerad del av etableringsarbetet.

Fördjupat resonemang kring infrastruktur:

Incitamentspeng

I förslaget är det oklart om incitamentspengen ska kunna stödja behov i kommunal transportinfrastruktur. Det är positivt om utredningen föreslår att kommunala transportinfrastrukturåtgärder som är nödvändig för att attrahera och ta emot stora företagsetableringar eller -expansioner som är viktiga för svensk ekonomi, konkurrenskraft och klimatomställning ska kunna söka medfinansiering via Tillväxtverket och incitamentspengen. Dock är 200-250 miljoner kronor under 5 år väldigt lite med tanke på att frågan enligt utredningen är aktuell för så många som 90 kommuner och att Accelerationskontorets enkätundersökning visar att byggande av kommunal infrastruktur uppgår till cirka 46 procent av kommunens kostnad i samband med en företagsetablering eller -expansion.

Tillväxtpott för transportinfrastruktur

Västra Götalandsregionen är positiva till förslaget om att införa en tillväxtpott i den nationella planen för transportinfrastruktur. Modellen som föreslås utgår från den befintliga näringslivspotten. Enligt Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur får den nationella planen finansiera investeringar i det statliga järnvägsnätet samt i det statliga stamvägnätet och tillhörande gång- och cykelvägar samt lämna statlig medfinans till vissa kommunala infrastrukturåtgärder. Med den föreslagna modellen saknar Trafikverket möjlighet att finansiera investeringsåtgärder i den statliga infrastruktur som hanteras inom ramen för länsplanerna, vilka upprättas av regionerna.

I Västra Götaland finns över 1000 mil statligt vägnät där investeringar finansieras via länsplanen. Vid många stora företagsetableringar finns en betydande del av transportinfrastrukturbehoven i det statligt regionala vägnätet. Vid större kommunala exploateringar som medför behov av åtgärder i den statliga infrastrukturen är Trafikverkets praxis att dessa åtgärder ska bekostas fullt ut av kommunen. För att en tillväxtpott ska ge avsedd effekt och stödja berörda kommuner behöver medlen i potten kunna användas både till järnvägsåtgärder, åtgärder i stamvägnätet samt till åtgärder i övrigt statligt vägnät. I utredningen framgår inte heller tydligt om tillväxtpotten för transportinfrastruktur ska kunna medfinansiera kommunal transportinfrastruktur eller om de behoven ska finansieras via incitamentspengen.

Den befintliga näringslivspotten hanterar framför allt mindre fysiska justeringar som ger stor effekt på kapacitet och punktlighet i järnvägssystemet. Många åtgärder kopplade till större företagsetableringar medför behov som är avsevärt större än så. Västra Götalandsregionen har vid flera tillfällen under senare år haft dialog Trafikverket om åtgärdsbehov i den statliga transportinfrastrukturen direkt kopplade till strategiska företagsetableringar inom den gröna omställningen. Som exempel kan nämnas att en anslutning till Västra Stambanan av ett nytt kommunalt järnvägsspår för en större etablering kostnadsuppskattades av Trafikverket till cirka 200 miljoner kronor.

Västra Götalandsregionen anser att 100 miljoner per år är en låg summa om avsikten är att avsevärt förbättra kommunernas förutsättningar att ta emot större

företagsetableringar som är viktiga för svensk ekonomi, konkurrenskraft och klimatomställning.

Tillväxtpotten för investeringar i transportinfrastruktur (totalt 1,2 miljarder kronor under 12 år) antas rymmas inom befintlig infrastrukturplan. Trots detta finns det inte någon konsekvensbeskrivning under avsnitt 6.4 om vad en sådan omfördelning innebär för övriga satsningar i infrastrukturplanen utan det förutsätts kunna ske ”utan större problem”.

Accelerationskontoret skriver i utredningen att de förutsätter att de utvalda objekten skulle ges hög prioritet i Trafikverkets hantering – närmast som ett särskilt ”snabbspår”. Västra Götalandsregionen har en nära samverkan med Trafikverkets västra region och upplever att det finns en god förståelse och vilja från verkets sida. Samtidigt kan det behöva göras avvägningar i förhållande till Trafikverkets övriga uppdrag från riksdag och regering. Om åtgärderna inom tillväxtpotten ska prioriteras särskilt bör det tydliggöras i Trafikverkets styrning, men även till andra berörda myndigheter som är involverade i planeringsprocessen för statlig infrastruktur, så som exempelvis Länsstyrelsen.

Västra Götalandsregionen tycker att förslaget om att Trafikverket ska stå för eventuella fördyringar som sker efter att avtalen ingåtts i medfinansierings- och förskotteringsprojekt till stor del är bra. Regionen har återkommande fått signaler om att fördyringar i de medfinansierade transportinfrastrukturprojekten är ett stort problem för länets kommuner. Dock är det i utredningen väldigt oklart hur fördyringarna är tänkt att finansieras. Även om Trafikverket får i uppdrag att ta fram en modell behöver det tydliggöras vilken finans som ska hantera fördyringarna. Västra Götalandsregionen som upprättare av länsplan för transportinfrastruktur införde i den regionala infrastrukturplanen 2026-2037 en ny finansieringsmodell för statligt regionala cykelvägar där kommunerna finansieras 50 procent av kostnaden för projektering och byggande. Avtal tecknas tidigt i processen mellan Trafikverket och aktuell kommun och avser en maximal medfinansiering från kommunen. Infrastrukturplanen står för eventuella kostnadsfördyringar. Således en motsvarande modell, fast i liten skala. För att det ska vara möjlig behöver höjd tas i samband med planens framtagande. Västra Götalandsregionen vill påtala vikten av att en ny modell där Trafikverket ska stå för eventuella fördyringar som sker efter att avtal tecknats inte ska belasta länsplanerna, utan hanteras inom den avsatta riskreserven i den nationella

infrastrukturplanen. Om en motsvarande hantering ska införas även för åtgärder i länsplanerna behöver det tydliggöras redan vid planrevideringen i regeringen direktiv om åtgärdsplanering.

Det är otydligt att 1.2 Förslag till förordning om statsbidrag till kommuner för åtgärder vid företagsetableringar och företagsexpansioner avser den som annars i utredningen benämns incitamentspeng.

El-infrastrukturen

Västra Götalandsregionen vill även betona elförsörjningens betydelse för stora företagsetableringar och industriell omställning. Bristande kapacitet och långsamma processer för nätutbyggnad hämmar redan nu investeringar och tillväxt, vilket våra rapporter visar. Utredningen bör därför tydligare lyfta behovet av en mer proaktiv utveckling av elinfrastrukturen som en grundförutsättning för framtida etableringar. Regeringen bör överväga åtgärder som stärker planeringsförutsättningarna och möjliggör en snabbare utbyggnad av elnäten. Förslagsvis med en ”öronmärkt el-pott” för utbyggnad av elnät i nya strategiska etableringsområden.

3. Statsstöd

Regionen välkomnar att utredningen intar ett pragmatiskt förhållningssätt till statsstödsfrågorna. Under lång tid har osäkerhet kring statsstödsregelverket i vissa fall bidragit till en onödigt försiktig tillämpning hos offentliga aktörer. Regionen anser att Sverige behöver fler myndigheter som utgår från regelverkets möjligheter att stödja samhällsutveckling, klimatomställning, resiliens och konkurrenskraft. Fokus bör i högre grad ligga på vilket allmänintresse som främjas genom insatsen, snarare än på en snäv tolkning där varje stödåtgärd primärt betraktas som stöd till en ekonomisk verksamhet som påverkar marknadsmekanismen.

4. Inspel från Länsstyrelsen i Västra Götaland

Västra Götalandsregionen har löpande dialog med Länsstyrelsen i Västra Götaland angående aktuella utvecklingsfrågor. Länsstyrelsen i Västra Götaland önskar meddela följande:

Hyresförlustgaranti

Accelerationskontoret föreslår att en hyresförlustgaranti ska införas för att främja nytillskott av hyresbostäder i etablerings- och omställningskommuner. Begreppet ”etablerings- och omställningskommun” ska ges här samma betydelse som i författningsförslaget i Landsbygds- och infrastrukturdepartementets promemoria ”Kreditgarantier för lån till anordnande av nya bostäder i etablerings- och omställningskommuner”. Det innebär enligt förslaget till förordning om statlig hyresförlustgaranti i etablerings- och omställningskommuner att länsstyrelsens ska bedöma om det finns behov av ett betydande tillskott av bostäder med anledning av företagsetableringar eller expansioner inom FA-regionen och att det råder ovisshet om den framtida efterfrågan på bostäder på grund av osäkerhet kring etableringarna eller expansionerna. Samtidigt ska länsstyrelsen bedöma om det finns grundad anledning anta att produktionskostnaderna för nya bostäder kommer att överstiga bostädernas marknadsvärden.

Förslaget om länsstyrelsens roll i sammanhanget kan tillstyrkas förutsatt att länsstyrelsen får den finansiering av verksamheten som krävs. Bedömningen av behovet av garantier verkar rimlig. Dock kan noteras att det inte föreslås någon fullständig finansiering av garantin.

Räntebidrag till privatpersoner som bosätter sig i nya småhus
Accelerationskontoret föreslår att ett räntebidrag ska införas till privatpersoner som bosätter sig i nya småhus i etablerings- och omställningskommuner. Vad gäller bedömningen av huruvida det är fråga om en etablerings- och omställningskommun, föreslås samma lydelse som för förslaget om hyresförlustgaranti i avsnitt 5.5.2. Följaktligen innehåller förslaget till förordning om räntebidrag till privatpersoner som bosätter sig i nya småhus samma kriterier för bedömningen.

Förslaget om länsstyrelsens roll i sammanhanget kan tillstyrkas förutsatt att länsstyrelsen får den finansiering av verksamheten som krävs. Bedömningen av behovet av garantier verkar rimlig. Dock kan noteras att bedömningen är att det krävs nya medel på statsbudgeten för att täcka kostnaderna för bidraget.

Avslutande bedömning
Västra Götalandsregionen delar utredningens bild av att Sverige behöver bättre förutsättningar att ta emot stora investeringar och företagsetableringar. Samtidigt behöver det fortsatta arbetet i högre grad utgå från att etableringar

sker i regionala system där arbetsmarknad, industristruktur, kompetensförsörjning, bostadsmarknad och infrastruktur samspelar över kommungränserna. För att uppnå största möjliga samhällsnytta bör därför regionernas roll som samordnande utvecklingsaktörer stärkas i genomförandet av de föreslagna åtgärderna.

Miljö- och regionutvecklingsnämnden,

Madeleine Jonsson
Ordförande