

Stockholm 2026-01-28

Landsbygds- och
Infrastrukturdepartementet
Dnr LI2025/02146
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Byggföretagens yttrande över utredningen Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120)

Byggföretagen är de enskilda byggföretagens bransch- och arbetsgivar-
organisation och organiserar ca 4.000 bygg-, anläggnings- och specialföretag.

Byggföretagen har tagit del av rubricerad rapport och lämnar ett remissyttrande
enligt nedan.

Sammanfattade synpunkter

Byggföretagen välkomnar utredningens fokus på att öka effektiviteten och
genomförandet av ny transportinfrastruktur i Sverige. **Vi ställer oss bakom
utredningens huvudförslag om att inrätta ett statligt ägt bolag med
uppdrag att planera, genomföra och förvalta infrastrukturprojekt.**

Byggföretagen ser också positivt på att offentlig-privat samverkan (OPS) lyfts
fram som ett centralt verktyg för att stärka kontrollen över tid och budget samt
främja innovation.

Byggföretagen ser detta som ett viktigt första steg. I nästa steg behövs
författningsändringar för att tillåta brukaravgifter vid OPS-finansiering, vilket är
en förutsättning för att fullt ut nyttja privat kapital. Vidare föreslår
Byggföretagen att en fristående enhet för systematisk utvärdering och
erfarenhetsåterföring inrättas. Inspiration kan tas från Norges teknisk-
naturvetenskapelige universitets (NTNU) Concept-program.

Byggföretagen ställer sig dock tveksamma till utredningens bedömning att
Trafikverket är det bästa alternativet för att sköta OPS-projekt om en
bolagskonstruktion inte kommer till stånd. För att realisera de
effektivitetsvinster som eftersträvas krävs en institutionell konkurrens där
Trafikverkets metoder och rutiner utmanas av en affärsmässig aktör. Det nya
bolaget kommer ge Trafikverket drivkrafter att vässa sin egen förmåga och
utveckla effektivare metoder för både planering och genomförande.
Tillsammans kan därmed dessa båda aktörer hjälpas åt att driva på och förbättra
produktivitetsutvecklingen i branschen.

Inledning

Byggföretagen välkomnar denna utredning, vilken syftar till att identifiera och föreslå lösningar för att effektivisera planering, genomförande och förvaltning av svensk transportinfrastruktur. Vi delar utredningens uppfattning om att det är angeläget att finna effektivare former för genomförande av transportinfrastrukturinvesteringar för att möta stora behov, inte minst avseende underhållsskuld, klimatförändringar och totalförsvarets krav.

Byggföretagen anser att utredningens förslag om att bilda ett statligt ägt bolag för genomförande av utvalda infrastrukturinvesteringar är ett viktigt och korrekt steg för att uppnå ökad effektivitet och kostnadskontroll i transportsystemet.

Positivt med institutionell konkurrens

Byggföretagen delar utredningens slutsats att det krävs nya organisationsformer för att bryta nuvarande trender med försenade projekt och ökade kostnader. Att bilda ett statligt bolag har flera fördelar:

- **Långsiktighet:** Möjligheten till fleråriga anslagsramar och en samlad portfölj av objekt skapar den förutsägbarhet som marknadens aktörer behöver för att investera i kompetens och innovation.
- **Affärsmässighet:** Ett bolag har bättre förutsättningar än en myndighet att utveckla ett professionellt gränssnitt mot marknaden, där riskallokering och incitamentsstrukturer kan optimeras.
- **Fokus på måluppfyllelse:** Vi stödjer utredningens tanke att bolaget bör styras mot måluppfyllelse snarare än riskminimering.

Byggföretagen stödjer därför förslaget om att bilda ett statligt bolag med uppdrag att planera, genomföra och förvalta utvalda väg- och järnvägsobjekt. Erfarenheter från liknande bolag i våra nordiska grannländer, som norska Nye Veier, visar att en sådan modell kan bidra till betydande effektivitetsvinster genom en mer fokuserad verksamhet, tydligare ansvar och en affärsmässig kultur. Från Byggföretagens synvinkel kan ett nytt statligt bolag även bidra till Trafikverkets utveckling när invanda rutiner utmanas, vilket ger myndigheten drivkrafter att vässa sin egen förmåga och utveckla effektivare metoder för både planering och genomförande. Tillsammans kan de bägge aktörernas erfarenheter höja innovationsförmågan och produktivitetsutvecklingen inom anläggningsbranschen i framtiden.

Offentlig-Privat Samverkan (OPS) som verktyg för effektivisering

Det föreslagna statliga bolaget, med sitt tydliga samhällsuppdrag att effektivisera genomförandet av infrastrukturprojekt, är den mest lämpliga aktören att driva OPS-frågan framåt. Bolagets affärsmässiga struktur och fokus på livscykelkostnader och effektiva leveranser gör det till en starkare part för att:

- **Avgöra lämpligheten:** Det nya bolaget, i nära dialog med marknadens aktörer, kan bäst bedöma vilka projekt som är lämpliga att genomföra som OPS. Denna bedömning bör baseras på en noggrann analys av effektivitetspotential, "value for money" (VfM) och "bankability", där bolaget använder sig av extern expertkompetens och marknadsdialoger.
- **Bygga beställarkompetens:** Bolaget kan aktivt bygga upp den specialistkompetens som krävs för att genomföra OPS-upphandlingar och förvalta långsiktiga OPS-kontrakt. Detta inkluderar att förstå och hantera risköverföring, finansieringsmodeller och kontraktsvillkor på ett sätt som Trafikverket som myndighet har svårt att upprätthålla.
- **Främja konkurrens och innovation:** Genom att signalera en långsiktig och förutsägbar strategi för OPS kan bolaget attrahera flera intressenter och konsortier från marknaden, både nationellt och internationellt. Detta skapar en sund konkurrenssituation som är avgörande för att uppnå effektivitetsvinster.
- **Säkerställa privat finansiering:** OPS-lösningar involverar ofta privat kapital, vilket ställer krav på att staten/byggherren kan erbjuda villkor som är attraktiva för investerare, samtidigt som de styr mot ökad effektivitet. Det nya bolaget är bättre positionerat att hantera dessa finansiella aspekter och den merkostnad som privat finansiering kan innebära, som en del av en övergripande riskbedömning och effektivitetsmål.

Vi anser vidare att frågan om Offentlig-Privat Samverkan (OPS) är tillräckligt utredd och inte bör bli föremål för ytterligare utredningar inom Trafikverket. Framgångsrika exempel på OPS i Sverige saknas inte, varav den senaste är den sex kilometer långa järnvägen till Stegras nya anläggning, som färdigställdes före tidplan och under budget. Ansvar för att bedöma och tillämpa OPS-lösningar bör ligga på det föreslagna statliga bolaget, i samverkan med marknadens aktörer.

Brukaravgifter vid OPS är nästa steg

För att OPS ska bli en reell finansieringskälla samt skapa starka incitament för färdigställande och inte bara bli en alternativ genomförandeform måste möjligheten till att generera kontinuerliga intäkter finnas. Byggföretagen anser att regeringen bör påbörja arbetet med att anpassa bland annat väglagen och lagen om infrastrukturavgifter, så att det blir möjligt att använda brukaravgifter vid en OPS-lösning. Syftet är att möjliggöra för privata parter att ta upp och förvalta brukaravgifter som en integrerad del av finansieringen. Utan denna möjlighet går Sverige miste om en av de stora fördelarna med alternativ finansiering.

Inrättande av en utvärdering- och kunskapsåterföringsfunktion

Infrastrukturprojekt av denna skala kräver högkvalitativ kvalitetssäkring. Byggföretagen förordar att Sverige följer Norges exempel och inrättar en fristående enhet för forskning och utvärdering samt kunskapsåterföring av stora statliga investeringar, likt Concept-programmet vid NTNU.

- **Oberoende granskning:** En sådan enhet bör systematiskt utvärdera val av styrmodeller, kostnadsutveckling och samhällsekonomisk nytta.
- **Erfarenhetsåterföring:** Genom att samla data från både Trafikverkets och det nya bolagets projekt kan beställarkompetensen höjas i hela landet.
- **Beslutsunderlag:** En fristående part säkerställer att beslut om OPS och bolagisering vilar på vetenskaplig grund och beprövad erfarenhet snarare än vilka politiska vindar som blåser vid tillfället.

Uppföljningen av svenskt infrastrukturbyggande är bristfällig.¹ Dock är utvärderingar av både institutionell konkurrens och alternativa genomförandeformer en komplex materia. Byggföretagen efterfrågar därför att regeringen stärker möjligheten till att utvärdera de föreslagna reformerna och förordar att även denna inspiration kan inhämtas från Norge och det fristående forskningsprogrammet Concept. Programmet fungerar som en kunskapsbank och granskande instans, vilken hjälper den norska staten att bli en bättre beställare genom att lära av både framgångar och misslyckanden i stora infrastruktur- och IT-projekt.

¹ Exempelvis Riksrevisionens rapport *Kostnadskontroll i infrastrukturinvesteringar* (RiR2021:22)

Låt Trafikverket slippa använda OPS

Utredningen föreslår att Trafikverket bör hantera OPS-projekt om ett statligt bolag inte bildas, med hänvisning till myndighetens befintliga kompetens.

Byggföretagen motsätter sig detta av följande skäl:

- **Behov av institutionell konkurrens:** Utredningen konstaterar själv att en av de viktigaste drivkrafterna för effektivisering är att skapa en organisation som utmanar inarbetade rutiner. Att låta Trafikverket förvalta OPS-modellen inom sina befintliga strukturer riskerar att konservera snarare än att förnya arbetssätten.
- **Kulturkrock:** Erfarenheten visar att OPS kräver en djupgående dialog och samverkan med marknaden som ofta står i strid med Trafikverkets traditionella myndighetskultur och fokus på lägsta pris. Vidare kan inre målkonflikter inom Trafikverkets organisation leda till att de prioriterar att undvika administrativa fel framför att uppnå högsta möjliga effektivitet.
- **Innovation:** För att OPS ska ge mervärde krävs en beställare som kan värdera innovativa tekniska lösningar och livscykelkostnader. Vi bedömer att ett nytt statligt bolag har betydligt bättre förutsättningar att bygga upp denna specifika beställarkompetens från grunden.

En av utmaningarna med svensk transportinfrastrukturbyggande är Trafikverkets bristande produktivitet. Utgångspunkten för utredningen är att Trafikverket inte mår med en stor intern förändring. Byggföretagen menar att myndigheten inte är mogen att ta sig an en sådan stor förändring som ett OPS-projekt skulle bli. OPS bör dock genomföras, men separerat från Trafikverkets organisation, t.ex. via ett fristående och skräddarsytt projektbolag.

Avslutande kommentar

Byggföretagen anser att utredningens förslag om ett statligt bolag är ett strategiskt viktigt beslut som kan bidra till en modernisering och effektivisering av svensk transportinfrastruktur. Detta bolag bör ges mandat att aktivt utforska och implementera OPS-lösningar i nära samverkan med marknadens aktörer, utan att Trafikverket belastas med att ytterligare utreda denna genomförandeform. Det är det nya bolagets affärsmässiga fokus och direktkontakt med marknaden som bäst kan identifiera och genomföra OPS-projekt som skapar maximal samhällsnytta.

Vi uppmanar regeringen att skyndsamt implementera förslagen i SOU 2025:120 och ge det nya statliga bolaget de förutsättningar som krävs för att realisera dessa effektivitetsvinster.

Frågor med anledning av detta remissvar kan ställas till Johan Deremar, nationalekonom, johan.deremar@byggforetagen.se alt. 070-55 86 744.

BYGGFÖRETAGEN



Catharina Elmsäter-Svärd
Verkställande direktör