

Landsbygd- och infrastrukturdepartementet

li.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

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

Tågforetagen är en bransch- och arbetsgivarorganisation med cirka 90 medlemmar som har närmare 19 000 medarbetare. Bland medlemmarna finns de flesta av Sveriges aktiva tågoperatörer och ett flertal järnvägsinfrastrukturföretag.

Tågforetagen har tagit del av SOU 2025:120 Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg

Tågforetagens yttrande

Sammanfattning

Tågforetagen välkomnar regeringens ambition att effektivisera statliga infrastrukturinvesteringar. Vi anser att förslagen om projektbolag och OPS-modeller har goda förutsättningar att påskynda genomföranden och öka kapaciteten. Inte minst internationella erfarenheter visar att detta fungerar.

Sverige behöver en modern och flexibel struktur för stora projekt. Tågforetagen anser att ett statligt projektbolag med tydligt mandat är en nyckel för att korta ledtider, minska kostnadsökningar och främja innovation.

Tågforetagen tillstyrker att regeringen organisatoriskt går vidare med utredningens förslag. Urvalet bör vara transparent och finansieringsmodellerna utformas utifrån samhällsekonomisk effektivitet. Höjda avgifter som riskerar att drabba företag – inte minst svenska tågforetag – ska undvikas.

Sverige behöver ett robust, effektivt och hållbart transportsystem som stärker vår konkurrens- och motståndskraft i en tid av klimatförändringar och säkerhetspolitisk oro. Vi står inför ett akut behov av att både minska den växande underhållsskulden på järnväg och bygga nya spår. Båda dessa delar är avgörande för att skapa ett robust järnvägssystem. Tågforetagen har länge framhållit att en snabbare utbyggnad av järnvägen kräver reformerade upphandlingsrutiner samt

nya finansierings- och organisationsformer. Dagens anslagsstyrda modell räcker inte för att möta kapacitetskraven, klimatmålen och näringslivets behov.

De samhällsekonomiska kalkyler som används i transportplaneringen är i huvudsak utvecklade för normaldrift och har begränsad förmåga att värdera strategisk redundans, försörjningsberedskap och systemnytta i kris och höjd beredskap.

Inledning

Sverige bör skyndsamt arbeta i kapp den växande underhållsskulden på järnväg och samtidigt bygga nya spår. En snabb utbyggnad och upprustning är avgörande för att möjliggöra ökad trafik och skapa ett mer robust järnvägssystem. Ett enskilt fordonsfel eller en trasig växel till följd av bristande underhåll får i dag ofta omfattande konsekvenser för trafiken i hela systemet oavsett var det uppstått. En bortbyggd underhållsskuld samt fler spår innebär att störningar både kan förebyggas och hanteras.

Tågföretagen har i olika sammanhang kopplat behoven av snabb utbyggnad till frågor om förbättrade upphandlingsrutiner samt alternativa finansierings- och organisationsformer. Sverige står inför enorma investeringsbehov i transportinfrastruktur. Tågföretagen anser att den nuvarande anslagsstyrda upphandlingsmodellen behöver reformeras så att den levererar robusthet för ökad kapacitet, och klimatnytta med ökat fokus på behoven hos de som trafikerar järnvägen. Vi anser också att dessa viktiga reformer ska kombineras med ett nödvändigt arbete att reformera dagens föråldrade affärsmodell. Slutligen behöver ett program för att bygga bort så kallade flaskhalsar inom svensk järnväg initieras. Om alla dessa delar sker parallellt finns väsentligt bättre förutsättningar för svensk järnväg i relativ närtid.

Tågföretagen välkomnar regeringens ambition att effektivisera statliga infrastrukturinvesteringar. Utredningens förslag om projektbolag och OPS-modeller kan bidra till snabbare genomförande och ökad kapacitet, vilket är positivt för järnvägens utveckling. Internationella erfarenheter visar att OPS kan leda till både snabbare och mer kostnadseffektiv utbyggnad. Den mest avgörande komponenten för ett framgångsrikt OPS-upplägg är inte finansieringsmodellen utan genomförandeformen – att arbetet bedrivs inom ramen för ett fristående, skräddarsytt projektbolag.

Framgångsrika exempel saknas inte heller i Sverige. Öresundsbron och Botniabanan färdigställdes på utsatt tid och inom budget för 25 respektive 15 år sedan. Det senaste exemplet är den sex kilometer långa järnvägen till Stegras nya anläggning, som Polar Structure färdigställde under beräknad kostnad och snabbare än planerat.

Tåg företagen ställer sig bakom en ny fristående enhet för att genomföra stora infrastrukturprojekt

Sverige behöver en modern, flexibel och resultatorienterad struktur på framtida beslut inom infrastrukturen. Detta för att nå klimatmålen, stärka näringslivets konkurrenskraft och säkerställa försvarsförmågan. Tåg företagen skriver i sitt remissvar till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur 2026–2037 att *”regeringen skyndsamt bör beakta förslagen i SOU 2020:129 avseende bildandet av ett statligt bolag.”*

Internationella exempel, såsom Nye Veier i Norge, visar att detta fungerar. Tåg företagen välkomnar utredningens förslag att skapa ett centralt statligt ägt projektbolag dit vissa större investeringsobjekt från Trafikverkets portfölj kan överföras. Det är positivt att bolaget enligt förslaget ska ansvara för planering, genomförande och uppföljning av dessa projekt.

Det bör samtidigt klargöras att det finns fler alternativa finansieringslösningar än OPS och att val av modell bör utredas och anpassas utifrån projektets karaktär, effektivitet och samhällsnytta. Tåg företagen ser positivt på utredningens förslag att utveckla nya ersättningsnivåer för entreprenörer och leverantörer, med fokus på incitament för effektivitet och kvalitet. Vi uppskattar att utredningen lyfter fram vikten av livscykelkostnaden. Inte minst vid eventuella genomföranden i OPS-form är det viktigt för att undvika risken att man frestas att välja enklare och billigare bygglösningar som medför högre underhållskostnader och i slutänden resulterar i att totalkostnaden blir högre.

Utredningen föreslår att regeringen ska se över och vid behov justera lagstiftningen för att möjliggöra dessa nya organisationsformer och samverkansmodeller. Tåg företagen delar även i denna del utredningens analys om behovet av beredskap för att göra nödvändiga justeringar i nuvarande lagstiftning. Slutligen vill Tåg företagen understryka vikten av att planeringsprocessen och urvalet av objekt i denna nya modell vägleds av en politiskt brett förankrad vision och målsättning för utvecklingen av det nationella transportsystemet.

Relevant samhällsekonomisk hänsyn

Järnväg är ett samhälleligt ansvar. Det är viktigt att se varje beslut som en del i en större samhällsekonomisk kontext. Modellen med avgiftsfinansiering av exempelvis Öresundsbron var rimlig eftersom avgifterna för båttrafik var högre. En OPS-lösning med generellt höjda avgifter i jämförelse med dagens situation skulle för tåg företagen innebära en extra skatt. Detta riktat mot redan pressade företag – en modell som Tåg företagen starkt ifrågasätter. Botniabanan har exempelvis inga trafikavgifter. Finland har en separat organisation och finansiering utanför årliga anslagsramar, vilket har möjliggjort snabbare genomförande utan att öka kostnaderna för operatörerna. Modellen har heller inte inneburit höjda avgifter för tågtrafiken.

Tåg företagen understryker att höjd status på svenska järnvägar kräver ett systematiskt och genomtänkt arbetssätt som inkorporerar moderna metoder och teknikval. Detta är en förutsättning för att optimera och effektivisera underhållet samt snabbt och effektivt bygga ut kapaciteten längs tungt trafikerade transportstråk. Differentiering av banavgifter är ett sätt att optimera nyttjandet och säkerställa att uttaget motsvarar kvaliteten i tåglägen och det faktiska slitaget. Målet måste vara ett robust och effektivt transportsystem som stärker Sveriges konkurrenskraft och motståndskraft.

Utvalda investeringsprojekt

Utredningen bedömer att upp till cirka 100 miljarder kronor av planens investeringsvolym kan hanteras via projektbolag eller OPS-lösningar. Fokus ligger på stora stråk i södra Sverige med höga trafikvolymerna på både väg och järnväg, samt projekt med betydande kapacitetsbehov och krav på redundans i transportnätet. Även gränsöverskridande projekt som stärker intermodalitet och kopplingar till nordiska länder prioriteras, liksom objekt som är kritiska för totalförsvaret och kräver särskilda kapitalinsatser. Järnvägsinvesteringar som lyfts är bland annat Lund–Hässleholm (Södra stambanan), Tomtebodas terminalområde – ett strategiskt godsnav med stor betydelse för intermodalitet – samt stora hamn- och terminalanslutningar med järnvägsförbindelser, exempelvis Göteborgs hamn.

Tåg företagen delar utredningens inriktning avseende organisation att prioritera större stråk och beakta säkerhet och redundans. Vi ser bolagets bildande och de 100 miljarderna som ett viktigt första steg mot en reformerad modell för upphandling, drift och ansvar. Det får dock inte stanna där och bli en slags snuttifiering av utvalda sträckor. Tåg företagen understryker därför att dessa enskilt inte kommer att räcka. Detta är bara ett första steg mot en i bred bemärkelse förbättrad modell för upphandling och ansvar för både samhällsekonomi och säkerhet.

Från osäkerhet till förutsägbarhet – en ny affärsmodell för järnvägen

Regeringens ambition att effektivisera statliga infrastrukturinvesteringar är välkommen. En stor del av risken i järnvägssystemet är strukturell och bör därför i första hand reduceras genom investeringar i robusthet, omledningsmöjligheter och systemfunktion – inte enbart hanteras genom prissättning. Ambitionen behöver dock kompletteras med en modern och förutsägbar affärsmodell för järnvägen. Dagens ordning är föråldrad. Den bygger på fasta avgifter och kapacitetstilldelning, men lämnar företagen ensamma med kostnaderna för förseningar, omledningar och avbrott. Underhållsskulden och klimatpåverkan gör dessa risker strukturella snarare än tillfälliga. Följden är en modell som undergräver tilliten, försvårar långsiktig planering och försvagar järnvägens konkurrenskraft.

Tågföretagen föreslår ett riskbaserat ramverk som gör osäkerhet mätbar och prissatt. Trafikverket bör publicera risk- och tillgänglighetsprofiler per stråk och tågläge. I en sådan modell beräknar företagen en riskpremie utifrån förväntade förseningar, omledningar – ofta förknippade med längre tågvägar och därmed högre banavgifter – samt avbrottsrisk, omräknat till kronor utifrån egna kostnadsparametrar. Risk blir därmed en gemensam faktor i affären – inte en dold börda.

Effekten är dubbel: företagen får ökad förutsägbarhet och möjlighet att välja lägre risk, samtidigt som Trafikverket får en tydlig styrsignal för investeringar i robusthet och klimatanpassning. Varje åtgärd blir spårbar genom sjunkande riskpremier och ökad tillgänglighet. Detta är en modern affärslogik som återupprättar järnvägens roll som en pålitlig ryggrad för svensk industri.

Det är samtidigt viktigt att understryka att denna modell – för att få genomslag – behöver implementeras parallellt med ett intensifierat arbete för att effektivisera infrastrukturförvaltningen. Annars finns en risk att ineffektivitet i drift och underhåll övervältras på trafiken, vilket i sin tur försvagar järnvägens konkurrenskraft.

Tågföretagens rekommendation till regeringen är därför följande: Som en del av arbetet med att effektivisera statliga infrastrukturinvesteringar bör regeringen ge Trafikverket i uppdrag att, tillsammans med branschen, utveckla och införa denna riskmodell inom två år. Uppdraget ska omfatta ett metodramverk, öppna tillgänglighetsprofiler per stråk samt integration i kapacitetsfördelning och prissättning. Detta är avgörande för att skapa en förutsägbar, rättvis och konkurrenskraftig järnväg.

Slutsats

Tågföretagen välkomnar utredningens fokus på effektivare genomförandeformer för större järnvägsprojekt. Dessa satsningar är avgörande för att stärka kapaciteten, säkerställa robusta godsflöden och öka motståndskraften i transportsystemet.

Samtidigt är det centralt att urvalet sker transparent och inom planens ramar. OPS-modeller eller motsvarande måste utformas med tydliga riskfördelningar och långsiktiga kostnadskontroller, medan projektbolaget ges ett klart mandat och en effektiv styrning för att undvika dubbeladministration.

Utredningens förslag om alternativa genomförandeformer har potential att påskynda kritiska järnvägsinvesteringar. Vi tillstyrker att regeringen rent organisatoriskt går vidare med förslagen och ser detta som ett första viktigt steg på en större reformeringsresa.

För Tågföretagen den 29 januari 2026

Pierre Sandberg	Förbundsdirektör
Lina Lagerroth	Senior Näringspolitisk expert
Markus Lagerquist	Senior Näringspolitisk expert

Datum
2025-01-30

Er referens
LI2025/02146

| **4** | **Tågforetagen**