

Ärendenummer  
TRV 2025/118133  
Motpartens ärendenummer  
Fi 2025/01857

Dokumentdatum  
2026-02-03

Konfidentialitetsnivå  
1 Ej känslig

Mottagare  
Finansdepartementet  
fi.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia till  
alice.hallman@regeringskansliet.se

## **Svar på remissen av Produktivitetskommissionens betänkanden Goda möjligheter till ökat välstånd (SOU 2024:29) och Fler möjligheter till ökat välstånd (SOU 2025:96), Fi 2025/01857.**

Trafikverket har tagit del av Produktivitetskommissionens betänkanden *Goda möjligheter till ökat välstånd* (SOU 2024:29) och *Fler möjligheter till ökat välstånd* (SOU 2025:96). Remissvaret fokuserar på områden som rör transportsystemet och Trafikverkets verksamhet.

### ***Sammanfattning:***

Trafikverket instämmer i många av förslagen som bedöms leda till en ökad produktivitet i Sverige.

Trafikverket konstaterar att mycket har hänt sedan förslagen presenterades i det första delbetänkandet. Omfattande satsningar på upprustning och utveckling av infrastrukturen har genomförts. Under 2025 genomförde Trafikverket en rekordstor ökning av underhållsinsatserna vilket innebar mer genomförda arbeten än någonsin i anläggningen och volymerna kommer även framöver att öka. På järnvägen utfördes t ex över 1700 underhållsarbeten och på vägsidan genomfördes 50 procent mer underhållsbeläggningar än under 2024. Ökningen motsvarar 200 mil väg eller sträckan Haparanda–Hamburg. Parallellt med en ökad leverans har Trafikverket genomfört ett omfattande internt förbättringsarbete för att effektivisera verksamheten. Det har resulterat i att Trafikverket genomför omfattande besparingar. Under 2025 har vi lyckats minska antalet årsarbetskrafter samtidigt som vi genomför mer verksamhet.

Flera av förslagen angående infrastrukturplanering är också redan implementerade. I det senaste planförslaget 2025 föreslås t ex 10 projekt i den nuvarande planen att ersättas med 27 nya för samma totala kostnad, men med betydligt högre samhällsekonomisk nytta.

Ärendenummer  
TRV 2025/118133  
Motpartens ärendenummer  
Fi 2025/01857

Dokumentdatum  
2026-02-03

Som beredskaps- och sektorsansvarig myndighet har Trafikverket stärkt arbetet med att öka transportsektorns förmåga att upprätthålla samhällsviktiga funktioner vid kriser, höjd beredskap och ytterst krig. Det är viktigt att det arbetet fortsätter utan avbrott. Trafikverket anser att en uppdelning av myndigheten skulle försena detta arbete samtidigt som det trafikslagsövergripande perspektivet skulle riskera förloras. Det snabba arbetet med att återställa både vägar och järnvägar efter översvämningarna i Västernorrland 2025 är ett konkret exempel på en trafikslagsövergripande samordningsvinst.

## ***Trafikverkets synpunkter på utvalda kapitel.***

### **Goda möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2024:29)**

#### **Kapitel 6 Tillståndprocesser**

##### **6.3.1 Övergripande och processuella frågor**

Trafikverket ser fördelar med den föreslagna nya organisationen för prövning. Vi är dock angelägna om att kompetensförsörjning och resurser hos Länsstyrelserna säkerställs både under en övergångsperiod och på lång sikt. Dels med anledning av länsstyrelsernas tillsynsverksamhet, dels med anledning av länsstyrelsernas roll i prövningen av väg- och järnvägsplaner.

Om vi har väl fungerande länsstyrelser som effektivt utför sitt uppdrag i anslutning till Trafikverkets genomförande av objekt innebär det att Trafikverket kan få en effektivare plan- och byggprocess. Av det skälet vill Trafikverket lyfta vikten av att regeringen beaktar detta vid fördelning av budget och i andra styrsignaler till länsstyrelserna, till exempel genom att viktiga infrastrukturprojekt ska kunna beaktas på ett relevant sätt vid prioritering av handläggning. Exempelvis bedömer Trafikverket att även mindre resurstillskott till berörda länsstyrelser kan ge stora kostnadsminskningar i genomförandet av projekt Ostlänken.

##### **6.3.2 Den fysiska planeringen och riksintressen**

Trafikverket anser att en eventuell översyn av planlagstiftningen behöver säkerställa att arealer finns avsatta för kommunikationer och infrastruktur även i framtiden. I en nyligen genomförd översyn av riksintresseutpekandet har arealerna för kommunikationer och infrastruktur begränsats.

Ärendenummer  
TRV 2025/118133  
Motpartens ärendenummer  
Fi 2025/01857

Dokumentdatum  
2026-02-03

## **Kapitel 7 Bostäder och byggande**

Trafikverket vill framhålla vikten av förbättringar av planering och avvägningar också i tidiga processer, som t ex översiktsplanering. Dessa förbättringar skulle kunna bidra till bättre beslut och effektivare processer med kortare ledtider i efterföljande skeden av planeringen. Det kan handla om att tidigt döma av och utreda frågor så att oklarheter och senare utredningsbehov kan undanröjas. Då behöver det inte belasta projekt eller investeringsprocesser i ett efterföljande skede utan projekten kan genomföras snabbare och billigare. Trafikverket arbetar kontinuerligt för att kapa ledtider i de processer som myndigheten har rådighet över, och ser samtidigt att de totala ledtiderna kan förkortas.

## **Kapitel 8 Transportinfrastruktur**

Kommissionen menar att transportplaneringen brister i samhällsekonomisk effektivitet. Trafikverket vill framhålla att arbetet med det nyligen presenterade förslaget till nationell plan innebär en tydlig förändring jämfört med tidigare planförslag.

Planförslaget som presenterades i september 2025 är en återgång till hur infrastrukturplaneringsprocessen var avsedd att fungera, genom att ompröva de investeringar som efter utredningsfasen visat sig ge låg samhällsnytta per krona. I förslaget ersätts 10 projekt i den nuvarande planen med 27 nya för samma totala kostnad, men med betydligt högre samhällsekonomisk nytta.

### **8.7.1 Stärk samhällsekonomisk effektivitet och kostnadskontroll i planprocessen**

Kommissionen föreslår att ett krav införs på motivering i de fall samhällsekonomiskt olönsamma projekt föreslås ingå i nationell plan.

I det senaste planförslaget har Trafikverket redan genomfört en mer långtgående förändring i den föreslagna riktningen. Samhällsekonomisk effektivitet har getts betydligt större tyngd i urvalet av nya kandidater, och redovisats tydligare. Beräknade och bedömda samhällsnyttor har vägts samman i en transparent rangordning av samtliga investeringsförslag, och denna rangordning med motiveringar har publicerats tillsammans med planförslaget.

Ärendenummer  
TRV 2025/118133  
Motpartens ärendenummer  
Fi 2025/01857

Dokumentdatum  
2026-02-03

Kommissionen föreslår att åtgärder som inte innebär nyinvestering men som kan förbättra den samhällsekonomiska effektiviteten bör hanteras i nationell plan, till exempel rekommendationer om styrmedel.

Trafikverket instämmer i vikten av att skapa en systematisk process för att analysera och föreslå inte bara infrastrukturinvesteringar utan också avgifter, regleringar och andra styrmedel inom transportsektorn. Vi är dock tveksamma till om den nationella planen är rätt plats för detta. Ett bättre alternativ skulle vara att inkludera detta i inriktningsunderlaget, eftersom det är avsett att analysera transportsystemets utveckling ur ett helhetsperspektiv.

### **8.7.2 Förändra kalkylräntan för infrastrukturinvesteringar**

Kommissionen föreslår att ansvaret för att sätta kalkylräntan för statens investeringar i infrastruktur bör flyttas från Trafikverket till Riksgäldskontoret och baseras på statens upplåningskostnad samt en riskkomponent i likhet med för andra statliga investeringar.

Trafikverket anser att det finns kontextspecifika förutsättningar som bör vara styrande för hur kalkylräntan bör bestämmas. Det är även önskvärt med stabilitet för att bevara jämförbarheten med tidigare kalkyler. Trafikverket avstyrker därför förslaget att lägga beslutet om kalkylränta på någon annan part.

### **8.7.4 Utred organiseringen av transportsektorn**

Kommissionen föreslår att en utredning tillsätts för att se över Trafikverkets och transportsektorns organisation, utvärdera sammanslagningen och överväga införande av institutionell konkurrens enligt den norska modellen Nye Veier.

Sedan 2024 har en rad förutsättningar förändrats, såsom vikten av en motståndskraftig transportinfrastruktur som en del av totalförsvaret. Trafikverket vill betona vikten av kontinuitet och framdrift i arbetet med att stärka förmågan att upprätthålla samhällsviktiga funktioner vid kriser, höjd beredskap och ytterst krig. Genom Trafikverkets uppgifter som beredskapsmyndighet i beredskapssektorerna Transporter och Elektroniska kommunikationer och post samt genom sektorsansvaret för sektorn Transporter bidrar Trafikverket till att stärka Sveriges motståndskraft. För att stärka Sveriges samlade beredskap sker en samplanering med flera andra beredskapssektorer. En uppdelning av Trafikverket skulle försena detta arbete samtidigt som det trafikslagsövergripande perspektivet skulle förloras. Det snabba arbetet med att återställa både vägar och järnvägar efter

Ärendenummer  
TRV 2025/118133  
Motpartens ärendenummer  
Fi 2025/01857

Dokumentdatum  
2026-02-03

översvämningarna i Västernorrland 2025 är ett konkret exempel på en trafikslagsövergripande samordningsvinst.

Under det gångna året har Trafikverket dessutom genomfört ett utökat uppdrag med omfattande satsningar på att rusta upp och utveckla infrastrukturen. Under 2025 genomförde vi en rekordstor satsning på underhållet. På järnvägen utfördes t ex över 1700 underhållsarbeten och på vägsidan genomfördes 50 procent mer underhållsbeläggningar än under 2024. Ökningen motsvarar 200 mil väg eller sträckan Haparanda–Hamburg. Ökningen kommer att fortsätta de närmaste åren. Parallellt har Trafikverket genomfört ett omfattande internt förbättringsarbete, Kraftsamling för ett närmare Sverige, och effektiviserar verksamheten och resursanvändningen. Trafikverket har genomfört besparingar under 2025 med 300 miljoner kronor i interna kostnader och under 2026 kommer ytterligare 600 miljoner kronor sparas, totalt 900 miljoner i besparingar årligen. Trafikverket har i årets regleringsbrev fått i uppdrag att senast 31 maj 2026 redovisa vidtagna åtgärder och realiserade effekter kopplade till detta effektiviseringsarbete. Sammantaget innebär detta att Trafikverket utför mer samtidigt som vi genomför omfattande besparingar.

Utredningen om effektivitetsvinster genom alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastruktur har också genomförts och lämnat sitt betänkande *Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg* (SOU 2025:120). Betänkandet har remitterats och Trafikverket svarade 2 februari 2026 (TRV 2025/142423). Där framförs bl a att Trafikverket anser att det finns starka skäl att ytterligare utreda behovet av författningsförändringar för att ge ett tydligt författningsstöd för utredningens förslag. De utestående juridiska frågorna skapar osäkerhet kring hur stora effektivitetsvinster som kan uppnås med ett statligt ägt bolag.

### **8.7.5 Se över mål - och anslagsstrukturen för Trafikverket**

Kommissionen lämnar förslag om att se över mål- och anslagsstrukturen för Trafikverket. Även här har det skett stora förändringar sedan förslagen skrevs 2024. Från och med 2026 ändras Trafikverkets anslagsstruktur till följd av förändringar i regeringens finansiella styrning. Några av förändringarna genomfördes redan efter förslag i budgetpropositionen för 2025 och ytterligare förändringar presenterades i budgetpropositionen för 2026. Den nya strukturen och fördelningen återfinns i Trafikverkets regleringsbrev för 2026.

Ärendenummer  
TRV 2025/118133  
Motpartens ärendenummer  
Fi 2025/01857

Dokumentdatum  
2026-02-03

### **8.7.8 Fortsätt utveckla arbete med upphandlingar**

Trafikverket instämmer i kommissionens bedömning att arbetet med upphandlingar kontinuerligt behöver utvecklas och effektiviseras samt att de behöver göras med större fokus på produktivitet. Under de senaste åren har betydande förbättringar genomförts inom detta område även om ett utvecklingsarbete återstår. Trafikverket prioriterar bl a mer omfattande uppföljning av våra upphandlingar och att utesluta eller avsluta leverantörer som inte lever upp till våra kravställningar.

Trafikverket arbetar med att utvärdera på pris och kvalitet när det förväntas ge effekt, oftast vid mer komplexa affärer. Översyn av krav i upphandlingar och lämplig paketering sker löpande för att främja både stora och små företag. Volymupphandlingar genomförs när det är lämpligt för att dra nytta av stordriftsfördelar.

Trafikverket har under senare år lagt större vikt på marknadsdialoger inför upphandlingar i syfte att stämma av krav och formerna för upphandlingarna. Detta lägger grunden för att vi utifrån kontraktets och marknadens förutsättningar ska kunna välja affärsformer så som lämplig entreprenadform, ersättningsform, incitament och utvärderingskriterier för produktivitet och utveckling i den kommande upphandlingen. Exempelvis utvecklar Trafikverket Alliansmodellen som är ett nytt sätt att se på samarbete mellan beställare, entreprenör och konsult. Syftet är att den gemensamma målbilden och riskfördelningen ska bidra till bättre kostnadskontroll och effektivitet.

## **Kapitel 10 Produktivitet i offentlig sektor**

Kommissionen pekar på att det är svårt att mäta produktivitet i offentlig sektor, att målbilden ofta är komplex för de offentliga myndigheterna och att drivkrafterna till omprövning och innovation kan vara svaga i offentlig sektor.

Trafikverket har för att möta utmaningar kring produktivitet och effektivitet i sin egen verksamhet startat det omfattande förbättringsarbetet Kraftsamling för ett närmare Sverige för att öka vår inre effektivitet, stärka vår leveransförmåga och öka fokus för medborgare och näringsliv. Ett konkret exempel på effektivisering är att vi numera arbetar med digital bedömning av räls med hjälp av höghastighetskameror och AI. Då kan vi styra t ex rälsslipningsinsatser effektivare och därigenom minska behovet av rälsbyten. Tekniken har sparat oss över 200 miljoner kronor under ett år.

Ärendenummer  
TRV 2025/118133  
Motpartens ärendenummer  
Fi 2025/01857

Dokumentdatum  
2026-02-03

## **Fler möjligheter till ökat välbstånd (SOU 2025:96)**

### **Kapitel 3 Teknisk utveckling, FOI**

Kommissionen vill se en försöksetablering av forskningsinstitut inom teknik, naturvetenskap eller medicin. På transportområdet finns idag redan VTI och RISE. Trafikverket ser därför inget behov av ytterligare institut inom transportområdet.

### **Kapitel 8 Klimat och industripolitik**

Kommissionen bedömer att särskilda krav i offentlig upphandling sällan är en kostnadseffektiv åtgärd för minskade klimatutsläpp.

Trafikverket anser att syftet med att ställa klimatkrav i den offentliga upphandlingen inte bara inkluderar utsläppsminskningar utan att de också bör leda till teknikutveckling och innovation. Klimatkrav kan därför vara ett viktigt komplement till generella styrmedel.

### **Kapitel 11 Kriminalitet och tillit**

Kommissionen bedömer att i stället för att den upphandlande eller tillståndsgivande myndigheten ska påvisa huruvida en privat aktör är olämplig, bör det åligga den privata aktören att regelbundet och löpande kunna påvisa sin lämplighet.

Trafikverket välkomnar vidare utredning då uteslutningar är komplexa frågeställningar. Trafikverket vill framhålla att det är viktigt hur det regelbundna och löpande förfarandet ska utformas i praktiken utan att det skapar administrativt merarbete för upphandlande myndigheter.

För att ytterligare förstärka Trafikverkets arbete inom området etablerades avdelningen Sund konkurrens 2025. Syftet är att leverantörerna ska konkurrera på lika villkor med en marknad fri från bl a brott mot arbetsmiljöregler och skatteregler, missbruk av socialförsäkringar, penningtvätt och bedrägerier, korruption och anbudskarteller eller arbete utan arbetstillstånd.

Ärendenummer  
TRV 2025/118133  
Motpartens ärendenummer  
Fi 2025/01857

Dokumentdatum  
2026-02-03

## **Kapitel 15 Offentlig upphandling**

Kommissionen bedömer att den offentliga sektorn i högre grad bör utnyttja erfarenheter av tidigare leverantörsrelationer vid tilldelning av nya kontrakt.

Vi är positiva till att den offentliga sektorn i högre grad bör utnyttja erfarenheter av tidigare relationer. De lärdomar vi dragit är dock att det är effektivare att använda dem vid kvalificering än vid tilldelning för att säkra samarbete och kvalitet i kontraktsgenomförandet. En metod som bygger på uteslutning i kvalificeringsfas ger incitament att som leverantör inte fuska med leveranser utan fokusera på samarbete och kvalitet i kontraktet. Processen blir tydlig och förutsägbar för leverantörerna då man i förväg vet om tidigare brister gör att man inte kan delta i en upphandling. Att nyttja tidigare erfarenheter vid skapande av tilldelningskriterier blir mer komplicerat och är inte lika enkelt att använda på bred front i inköpsarbetet. Tilldelning är även mer framåtsyftande i det specifika kontraktet och dess genomförande till skillnad mot kvalificering som är mer bakåtsyftande.

Kommissionen föreslår att sammanlänkade uppgifter om hela inköpsprocessen och hela inköpsvolymen bör samlas in i syfte att förbättra möjligheterna för analys och utvärdering.

Vi är positiva till förslaget då det skulle främja lärande och analys men inser också komplexiteten i en sådan insamling med tanke på olika typer av ersättningsformer och olika typer av ekonomimodeller. För att utveckla och möjliggöra förbättrad konkurrens föreslår vi även att planerade upphandlingar ska ingå i sådana centrala insamlingar.

Kommissionen bedömer att upphandlingsreglerna bör förändras så att upphandlande organisationer får större frihet kring hur upphandlingen genomförs, bättre möjligheter för förhandling med potentiella leverantörer och större utrymme för bedömningar baserade på erfarenheter.

Trafikverket är positiva till att upphandlingsreglerna förändras i den riktningen. Däremot ser vi en risk om ökad subjektivitet i upphandlingar leder till minskad objektivitet och likabehandling. Samarbete är enligt våra undersökningar den faktor som är mest avgörande för hur nöjd en leverantör är med beställaren men det finns andra metoder så som leverantörsteam, marknadsdialoger eller samarbetsriktlinjer i kontrakt som kan användas för att förbättra leveransförmågan.

Ärendenummer  
TRV 2025/118133  
Motpartens ärendenummer  
Fi 2025/01857

Dokumentdatum  
2026-02-03

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Roberto Maiorana. Föredragande har varit måldirektör Sven Hunhammar. Samråd har skett med enhetschef Anna Modin, Framtidsanalys, avdelningschef Johanna Dillén, Transportsystemutveckling, Ulrika Geeraedts chef för verksamhetsområde Planering och överdirektör Francisca Ramsberg. I den slutliga handläggningen har Jessica Andersson, Jonas Eliasson, Rikard Engström, Björn Hasselgren, Håkan Persson och Anna Johansson Jacques på verksamhetsområde Planering; Niklas Aldin på den centrala funktionen Inköp och logistik; Axel Krantz på den centrala funktionen Juridik och planprövning, Christer Claesson på verksamhetsområde Investering; Maria Lindkvist Dädeby på verksamhetsområde Underhåll; Dennis Andersson på verksamhetsområde Stora projekt; samt Lennart Kalander, Bo Netz och Amanda Ryde på Verksgemensam styrning, deltagit.

Roberto Maiorana  
Generaldirektör

Sven Hunhammar  
Måldirektör

sven.hunhammar@trafikverket.se  
Direkt: 010-123 16 39  
Mobil: 072-147 97 37

### **Trafikverket**

Adress: 781 89 Borlänge  
Besöksadress: Röda vägen 1  
Telefon: 0771-921 921  
trafikverket.se

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2025/118133, Motpartens ärendenummer Fi 2025/01857, Dokumentdatum 2026-02-03, 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.