

# Trafikutskottets betänkande 2024/25:TU7

## Riksrevisionens rapport om bildandet av Svevia och Infranord

---

### Sammanfattning

I skrivelsen redogör regeringen för sin bedömning av de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen redovisar i rapporten Bildandet av Svevia och Infranord – bristfälligt infriade intentioner. Utskottet välkomnar Riksrevisionens rapport och noterar att regeringen delar helt eller delvis flera av de bedömningar som framkommer i rapporten.

Utskottet föreslår att riksdagen lägger regeringens skrivelse till handlingarna och avslår motionsyrkandena med hänvisning till bl.a. genomförda utredningar och pågående arbete.

I betänkandet finns fyra reservationer (S, V, C, MP).

#### *Behandlade förslag*

Skrivelse 2024/25:35 Riksrevisionens rapport om bildandet av Svevia och Infranord.

Sju yrkanden i följdmotioner.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	3
Redogörelse för ärendet .....	4
Ärendet och dess beredning.....	4
Skrivelsens huvudsakliga innehåll.....	4
Utskottets överväganden.....	5
Bildandet av Svevia och Infranord .....	5
Reservationer .....	22
1. Bildandet av Svevia och Infranord (S) .....	22
2. Bildandet av Svevia och Infranord (V).....	23
3. Bildandet av Svevia och Infranord (C) .....	26
4. Bildandet av Svevia och Infranord (MP).....	28
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag .....	30
Skrivelsen.....	30
Följdmotionerna .....	30

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## **Bildandet av Svevia och Infranord**

Riksdagen avslår motionerna

2024/25:3288 av Malin Östh m.fl. (V),

2024/25:3290 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 1–3,

2024/25:3292 av Linus Lakso m.fl. (MP) och

2024/25:3294 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1 och 2 samt

lägger skrivelse 2024/25:35 till handlingarna.

*Reservation 1 (S)*

*Reservation 2 (V)*

*Reservation 3 (C)*

*Reservation 4 (MP)*

Stockholm den 18 februari 2025

På trafikutskottets vägnar

*Ulrika Heie*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ulrika Heie (C), Thomas Morell (SD), Gunilla Svantorp (S), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Kadir Kasirga (S), Helena Gellerman (L), Carina Ödebrink (S), Ann-Sofie Lifvenhage (M), Malin Östh (V), Magnus Jacobsson (KD), Oskar Svärd (M), Johanna Rantsi (M), Patrik Jönsson (SD), Zara Leghissa (S), Rebecka Le Moine (MP) och Fredrik Stenberg (S).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens skrivelse 2024/25:35 Riksrevisionens rapport om bildandet av Svevia och Infranord och fyra följdmotioner med anledning av skrivelsen.

I samband med beredningen av ärendet informerade företrädare för Riksrevisionen den 28 november 2024 om de slutsatser och rekommendationer som Riksrevisionen har gjort i sin granskningsrapport Bildandet av Svevia och Infranord – bristfälligt infriade intentioner (RiR 2024:10).

Under våren 2025 behandlas frågan om organisering av järnvägsunderhåll även i trafikutskottets betänkande 2024/25:TU6 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor.

## Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redovisar regeringen sin bedömning av de iakttagelser och rekommendationer som Riksrevisionen har lämnat i sin granskningsrapport.

# Utskottets överväganden

## Bildandet av Svevia och Infranord

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen lägger skrivelsen till handlingarna och avslår motionsyrkandena. Utskottet hänvisar bl.a. till genomförda utredningar och pågående arbete.

Jämför reservation 1 (S), 2 (V), 3 (C) och 4 (MP).

## Regeringens skrivelse med anledning av Riksrevisionens rapport om bildandet av Svevia och Infranord

### *Riksrevisionens granskning*

Riksrevisionen har granskat huruvida riksdagens intentioner med att bilda bolagen Svevia och Infranord har uppnåtts. Dessa intentioner avsåg både marknaden som helhet och bolagen specifikt.

Bolagiseringarna skulle leda till bättre fungerande konkurrens genom att öka förutsättningarna för konkurrensneutralitet och eliminera grunden för misstankar om korssubventioner på marknaden för investering och underhåll av vägar och järnvägar. Vidare skulle bolagiseringarna öka produktiviteten och effektiviteten i Svevias och Infranords verksamheter. Dessa effektivitetsvinster skulle i sin tur leda till lägre priser och bättre kvalitet på marknaden. Bolagiseringarna skulle även öka förutsättningarna för Svevia och Infranord att nå nya kundgrupper, och därigenom skulle deras stora beroende av dåvarande Vägverket och Banverket som kunder kunna minskas. I Svevias fall skulle bolagiseringen bidra till att skapa ett effektivt och lönsamt företag och i Infranords fall skulle bolagiseringen stärka intresset för marknaden hos andra aktörer och öka konkurrensen. Riksdagen framförde även förväntningar på att bolagiseringen skulle bidra till utvecklingen av beställarkompetensen vid Vägverket och Banverket (nuvarande Trafikverket).

### *Riksrevisionens rekommendationer till regeringen och Trafikverket*

Med anledning av den genomförda granskningen lämnar Riksrevisionen följande rekommendationer till regeringen:

- Överväg att göra en uppföljning av Svevias och Infranords produktivitetsutveckling i syfte att återrapportera till riksdagen.
- Genomför en systematisk uppföljning och utvärdering av Svevias och Infranords åtgärder för att de ska kunna uppnå sina ekonomiska mål.

- Genomför djupare analyser av Svevia och Infranord innan nya ekonomiska mål fastställs för bolagen. Denna analys bör inkludera en redogörelse för de olika målnivåerna och riskerna för bolagens verksamhet.

Vidare lämnar Riksrevisionen följande rekommendationer till Trafikverket:

- Fortsätt utveckla arbetet med att förbättra beställarkompetensen. Detta arbete kan inkludera framtagning av mål och mätbara indikatorer för beställarkompetens, inhämtning av synpunkter från alla anbudsgivare efter genomförd upphandling samt genomförande av kontraktvis uppföljning av leverantörernas synpunkter på beställarkompetensen i alla upphandlingar. Insamlade synpunkter bör beaktas i arbetet med att utveckla beställarkompetensen.
- Utveckla arbetet med att främja innovation i upphandlingar i syfte att öka produktiviteten på anläggningsmarknaden. Detta arbete kan inkludera beaktande av branschens och leverantörernas synpunkter i högre grad, bl.a. avseende detaljstyrning i kontrakten.

### *Regeringens bedömning och åtgärder*

#### **Regeringens bedömning av Riksrevisionens iakttagelser**

Regeringen delar Riksrevisionens bedömning att bolagiseringarna i sig har främjat konkurrensen genom att möjligheterna till korssubventionering har försvunnit. Riksrevisionen pekar på att varken Svevia eller Infranord har fått några statliga stöd sedan bolagen bildades och regeringen konstaterar att det är viktigt att verka för transparens och sänkta inträdesbarriärer på de aktuella marknaderna.

Regeringen delar Riksrevisionens bedömning att en hög produktivitet och produktivitetsutveckling hjälper bolagen att nå beslutade avkastningsmål. Regeringen konstaterar att i enlighet med statens ägarpolicy har ägaren, på respektive styrelses förslag, fastställt mål för lönsamhet, kapitalstruktur och utdelningspolicy i Svevia och Infranord. Regeringen pekar på att det är styrelserna som ansvarar för att målen uppnås, och även beslutar om strategiska mål för hållbart värdeskapande och andra operativa mål för bolaget och att det därför är bolagens styrelser och ledningar som bör avgöra om verksamheten gagnas av t.ex. ett internt mål för produktivitet.

Regeringen noterar att Svevia och Infranord periodvis inte har nått upp till sina respektive ekonomiska mål och att detta även framgår av regeringens årliga skrivelser till riksdagen om företag med statligt ägande (senast skr. 2023/24:140). Regeringen konstaterar vidare att det framgår av skrivelserna att de ekonomiska målen för de statliga företagen ska vara framåtblickande och långsiktiga och att detta innebär att målen kan överträffas vissa år och inte uppnås andra år, bl.a. beroende på konjunktursvängningar. Regeringen instämmer i Riksrevisionens bedömning att Trafikverkets beställarkompetens behöver utvecklas för att bl.a. öka konkurrensen på marknaden. Regeringen anser att en viktig faktor för att effektivt kunna genomföra såväl investeringar

som underhåll av vägar och järnvägar är att marknads aktörer arbetar med utveckling, innovation och investeringar i verksamheten. Trafikverket behöver därför tillsammans med branschen utveckla ändamålsenliga och effektivare underhållsavtal, samtidigt som myndigheten stärker sin beställarkompetens. Sverige behöver också kunna locka specialiserade inhemska och utländska aktörer till att genomföra större underhållsarbeten på ett tidseffektivt sätt. Regeringen påminner om att den 2023 gav Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten vidtar och avser att vidta för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmågan att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka robustheten, tillförlitligheten och punktligheten i järnvägstrafiken (LI2023/03037). Uppdraget omfattar även att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten vidtar för att förbättra funktionssättet på marknaden för järnvägsunderhåll, och därmed främja förutsättningarna för marknads aktörer att utvecklas. Regeringen påminner i sammanhanget även om den omfattande genomlysning av den egna verksamheten som Trafikverket genomförde under hösten 2023 där ett antal förbättringsområden pekades ut för att Trafikverket ska bli mer effektivt, skapa bättre värde för dem som myndigheten är till för och för att säkerställa en bättre väg- och järnvägsleverans i Sverige. Regeringen uttalar att den följer Trafikverkets arbete med dessa frågor på nära håll med anledning av behovet av effektiviseringar i verksamheten och behovet av att öka beställarkompetensen.

Regeringen delar inte Riksrevisionens slutsats att regeringens styrning av Svevia och Infranord inte säkerställer att riksdagens intentioner med bolagiseringen uppfylls. Båda bolagen har ett avkastningsmål som är fastställt av ägaren och för att kunna nå dessa mål behöver bolagen en hög produktivitet och produktivitetsutveckling. Enligt regeringen styr således de beslutade målen bolagen mot ökad produktivitet. Styrningen av bolagen sker enligt den modell som gäller för samtliga bolag i den statliga bolagsportföljen och som har tillämpats under längre tid. Detta beskrivs enligt regeringen även ingående i den årliga skrivelsen om företag med statligt ägande.

Regeringen pekar på att uppföljning av bolagens resultat görs formellt vid ägardialoger mellan företrädare för ägaren, styrelsens ordförande och bolagets verkställande direktör. I samband med ägardialogerna följs bolagets resultat och målpuppfyllelse upp, och statens förväntningar på bolaget diskuteras. Regeringen konstaterar att ägardialogerna följer en fastställd dagordning på vilken uppföljning av ekonomiska mål utgör den första punkten. Om ett bolag inte når målen kan ägaren begära en åtgärdsplan från bolaget. Modellen har tillämpats i flera år, men att den tillämpats har inte alltid dokumenterats på ett tydligt sätt. Regeringen instämmer till viss del i Riksrevisionens bedömning att regeringen kunde ha använt ägardialogerna mer systematiskt för att följa upp den bristfälliga uppfyllelsen av de ekonomiska målen och bolagens åtgärder för att förbättra denna.

Regeringen instämmer inte i Riksrevisionens bedömning att ekonomiska mål har fastställts för Svevia och Infranord utan att några djupare analyser gjorts av bolagens verksamheter. Regeringen konstaterar att inför att de

aktuella målen fastställdes genomfördes analyser på sedvanligt sätt i enlighet med en modell där såväl olika målnivåer som risker för bolagens verksamhet ingår. Regeringen pekar även på att nya ekonomiska mål har beslutats för Infranord efter att Riksrevisionen slutfört sin granskning.

### **Regeringens åtgärder med anledning av Riksrevisionens rekommendationer**

I skrivelsen konstaterar regeringen att Regeringskansliet sedan bildandet av Svevia och Infranord har tydliggjort sina rutiner för ägardialoger, bl.a. genom att införa en standardiserad dagordning för dialogerna och att den standardiserade dagordningen bl.a. omfattar måluppfyllelse. Enligt regeringen utgör ägardialogen ett viktigt verktyg för att följa upp de ekonomiska målen och möjliggör för ägaren att begära en åtgärdsplan om målen inte nås.

Regeringen uttalar sammanfattningsvis att den inte avser att vidta några ytterligare åtgärder med anledning av Riksrevisionens iakttagelser och att den därmed anser att rapporten är slutbehandlad.

### **Motionerna**

Gunilla Svantorp m.fl. (S) anser i kommittémotion 2024/25:3290 yrkande 1 att staten i ökad utsträckning behöver bedriva väg- och järnvägsunderhåll i egen regi. Enligt motionärerna har uppstyckningen och bolagiseringen varit ett misslyckande som drabbar både passagerarkollektivet och transportberoende företag. Motionärerna anser vidare i yrkande 2 att en utredning bör tillsättas för att belysa om Sverige ska återgå till den tidigare ordningen med ett statligt banverk respektive vägverk. Motionärerna påtalar slutligen i yrkande 3 behovet av att bryta tillbaka marknadsiseringen och den byråkratisering den medför. Enligt motionärerna har byråkratiseringen och den ökade upphandlingsverksamheten lett till att transaktionskostnaderna har ökat kraftigt.

Malin Östh m.fl. (V) framför i kommittémotion 2024/25:3288 att regeringen bör ges i uppdrag att genomföra uppföljning av Svevias och Infranords produktivitet utveckling samt Trafikverkets beställarkompetens och kunskap om järnvägsanläggningen i syfte att återskapa till riksdagen. Enligt motionärerna finns det starka skäl för regeringen att följa upp de brister som enligt Riksrevisionen finns såväl hos Svevia och Infranord som i fråga om Trafikverkets kompetens.

Ulrika Heie m.fl. (C) anser i kommittémotion 2024/25:3294 yrkande 1 att regeringens styrning av Svevia och Infranord är otillräcklig och inte når upp till riksdagens uppsatta mål och att regeringen därför omedelbart bör vidta adekvata åtgärder för att kunna uppnå målen. Enligt motionärerna krävs det att regeringen följer upp hur arbetet i de statliga bolagen går om riksdagens intentioner om att skapa konkurrens på marknaden för järnvägs- och vägunderhåll ska nås. Motionärerna anser vidare i yrkande 2 att ägarformen för de båda bolagen bör utredas samt ett eventuellt behov av försäljning av Svevia i första hand, men även Infranord. Enligt motionärerna är all verksamhet i bolagen sådan som likaväl skulle kunna utföras av privata bolag och



de menar att det finns många små och stora företag som verkar på dessa marknader.

Linus Lakso m.fl. (MP) vill i kommittémotion 2024/25:3292 att järnvägsunderhållet förstatligas. Motionärerna anser att Sveriges järnväg behöver en ansvarig myndighet med expertis som ägnar hela sitt fokus åt järnvägen och att det i detta ingår ett förstatligande av järnvägsunderhållet.

## Bakgrund

### *Trafikverksutredningen och den genomförda omstruktureringen inom transportområdet*

I juni 2008 beslutade den dåvarande regeringen att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att kartlägga och analysera vissa verksamheter och funktioner hos myndigheterna inom transportområdet (dir. 2008:90). I direktiven angavs att översynen syftade till att finna de lösningar som bäst stöder ett effektivt utförande av statens uppgifter inom transportområdet och som leder till att medborgare och näringsliv sätts i centrum, att det trafikslagsövergripande synsättet stärks i planeringsprocessen samt att övriga verksamheter bedrivs på ett effektivt sätt. I uppdraget ingick också att föreslå åtgärder som bidrar till utvecklade beställarfunktioner hos myndigheterna inom transportområdet i syfte att uppnå en bättre fungerande anläggningsmarknad och högre effektivitet. Utredningen överlämnade i december 2008 delbetänkandet Tydligare uppdrag – istället för sektorsansvar (SOU 2008:128), i mars 2009 delbetänkandet De statliga beställarfunktionerna och anläggningsmarknaden (SOU 2009:24) och i april 2009 slutbetänkandet Effektiva transporter och samhällsbyggande – En ny struktur för sjö, luft, väg och järnväg (SOU 2009:31).

Beslutet om den nuvarande myndighetsstrukturen fattades av riksdagen våren 2010 och den nya myndigheten Trafikverket inrättades den 1 april 2010 (prop. 2009/10:59, bet. 2009/10:TU9, rskr. 2009/10:183). Beslutet innebar att planeringen av utvecklingen av transportinfrastruktur samlades hos Trafikverket. Den dåvarande regeringen framhöll i förslaget till ny myndighetsstruktur att ett samlat trafikverk, med en sammanhållen planerings- och förvaltningsverksamhet, var den lösning som bäst svarade mot den planeringsansats som Trafikverksutredningen hade föreslagit. Enligt förslaget skapades därmed också de bästa förutsättningarna för funktionalitet i hela transportsystemet och en önskvärd effektivisering av de statliga upphandlings- och beställningsfunktionerna samt en lämplig och enhetlig regional representation.

I enlighet med den dåvarande regeringens förslag i propositionen Ändrad verksamhetsform för delar av Vägverket och Banverket (prop. 2008/09:23) hade riksdagen dessförinnan beslutat att verksamheterna vid Vägverket Produktion, Vägverket Konsult samt Banverket Projektering skulle överföras till statligt helägda bolag (bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:76). Ett uttalat syfte med bolagiseringen var att öka förutsättningarna för konkurrensneutralitet

på marknaden och eliminera misstankar om korssubventionering. Den dåvarande regeringen menade att med en bättre fungerande marknad ökar även kraven på utveckling av effektivitet och produktivitet i verksamheten. Bolagiseringarna genomfördes den 1 januari 2009.

### *Om Infranord och Svevia*

Inför bolagiseringen av Banverket Produktion och bildandet av Infranord 2010 pekade trafikutskottet på att verksamheten gradvis hade konkurrensutsatts sedan 2001. Utskottet ansåg att steget till en bolagisering är en naturlig del av utvecklingen och menade att bolagiseringen tillsammans med övriga åtgärder som regeringen vidtagit skulle leda till en gynnsammare utveckling på anläggningsmarknaden, till gagn för genomförandet av framtida infrastruktur-satsningar (prop. 2009/10:10, bet. 2009/10:TU5, rskr. 2009/10:59). Infranord är i dag ett helägt svenskt statligt aktiebolag som är ledande inom järnvägs-entreprenad i Sverige och levererar underhåll och moderniserar dagens järnvägar samt utvecklar och bygger järnvägsspår. Infranord tillhandahåller även maskintjänster, elkrafttjänster samt järnvägstekniska komponenter och produkter. Utöver ekonomiska mål när det gäller avkastning på eget kapital, soliditet och utdelning finns fastställda strategiska mål när det gäller säkerhet, nöjda kunder, engagerade medarbetare, lönsamhet och operationell excellens. Under 2023 inleddes ett målprojekt för Infranord, som sedermera ledde till att nya mål beslutades på bolagets årsstämma 2024.

Inför bolagiseringen av Vägverket Produktion och bildandet av Svevia 2009 pekade trafikutskottet på att verksamheten redan bedrivs under bolagslika former och att den i stora delar varit konkurrensutsatt sedan ett flertal år. Utskottet ansåg att det är angeläget att förutsättningar skapas för en bättre fungerande konkurrens och ett effektivare resursutnyttjande för byggandet av vägar. Vidare menade utskottet att det från förvaltningspolitisk utgångspunkt saknas skäl att bedriva verksamheterna i myndighetsform (prop. 2008/09:23, bet. 2008/09:TU4, rskr. 2008/09:76). Svevia är i dag ett helägt svenskt statligt aktiebolag som bedriver entreprenad-, service- och uthyrningsverksamhet inom trafik-, mark-, bygg- och anläggningsområdet. Av anläggningsinvesteringarna i Sverige står ny- och ombyggnad för huvuddelen medan den resterande delen utgörs av reparation, underhåll och drift. Hälften av marknaden är privat medan offentliga investeringar står för den andra hälften. Trafikverket är Sveys största kund och står för ungefär hälften av omsättningen. Utöver ekonomiska mål när det gäller avkastning på eget kapital, soliditet och utdelning finns fastställda strategiska mål när det gäller lönsam tillväxt, säkra och inkluderande arbetsplatser, nöjda kunder, cirkulär produktion, sunda leverantörer och minskad klimatpåverkan.

Arento AB är ett dotterbolag till Svevia som hyr ut och underhåller maskiner, fordon och utrustning till Svevia och andra kunder inom hela entreprenadbranschen.

## *Utredningar om organiseringen av järnvägsunderhållet*

### **Utredningar om järnvägsunderhållet som tillsatts av tidigare regeringar**

Hur järnvägsunderhållet ska organiseras har varit föremål för flera utredningar. Trafikverket fick i maj 2016 i uppdrag av den dåvarande regeringen att se över järnvägsunderhållets organisering och ta fram möjliga åtgärder för att utföra järnvägsunderhåll i egen regi (N2016/03922/TIF). Uppdraget redovisades i februari 2017 i rapporten Järnvägsunderhållets organisering. Efter att uppdraget utökats presenterade Trafikverket en slutredovisning i juni 2018 (TRV 2017/50879).

Den dåvarande regeringen hade dessförinnan i mars 2018 gett en särskild utredare i uppdrag att utreda hur järnvägsunderhållet i form av basunderhåll skulle kunna överföras från Infranord AB till Trafikverket. Uppdraget utökades i augusti 2019 och resultatet av utredningen presenterades i mars 2020 i betänkandet Framtidens järnvägsunderhåll (SOU 2020:18).

Trafikverket fick därefter i december 2021 i uppdrag av den dåvarande regeringen att med utgångspunkt från betänkandet Framtidens järnvägsunderhåll redovisa vilka åtgärder som Trafikverket fortsatt behöver vidta för att myndigheten ska kunna bedriva visst järnvägsunderhåll i egen regi (I2021/03391, I2021/02391). Uppdraget redovisades i april 2022 i rapporten Åtgärder för visst järnvägsunderhåll i egen regi (2022:057).

### **Regeringens uppdrag till Trafikverket om järnvägsunderhållet**

Regeringen beslutade i augusti 2023 att ge Trafikverket i uppdrag att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten genomför och avser att genomföra för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka robustheten, tillförlitligheten och punktligheten i järnvägstrafiken. I uppdraget ingick även att redovisa vilka åtgärder som genomförs för att förbättra funktionssättet på marknaden för järnvägsunderhåll och därmed främja förutsättningarna för marknads aktörer att utvecklas. Trafikverket redovisade i en rapport i februari 2024 de åtgärder som myndigheten genomför eller kommer att genomföra för att stärka den operativa förmågan inom järnvägsunderhållet (RU LI2023/03037). Redovisningen gjordes utifrån nio fokusområden för en ökad operativ förmåga med tillhörande åtgärder. I rapporten konstateras bl.a. att det för att stärka den operativa förmågan krävs att samarbetet och dialogen ökar i branschen, att möjligheterna och potentialen i innovation och lärande tas till vara i större omfattning och att kunskapen om anläggningen omsätts i effektiva åtgärder för ökad attraktivitet för kund och leverantör i Trafikverkets affärer. Trafikverket pekar i rapporten på att de arbetar på strategisk och operativ nivå för att stärka sin roll och attraktivitet som beställare och att de vill vara leverantörens första val. För att nå målsättningen att vara leverantörens första val arbetar Trafikverket med en handlingsplan med aktiviteter som har identifierats som viktiga för ändamålet. När det gäller åtgärder som utvecklar och stärker Trafikverkets beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra

underhåll som ökar robustheten, tillförlitligheten och punktligheten på järnvägen pekar Trafikverket på att framgångsfaktorer för att lyckas är att stärka samarbetet och dialogen inom branschen, att öka innovationsgraden och lärandet och att skapa attraktivare affärer för både Trafikverket som kund och leverantörerna.

Med anledning av uppdraget presenterade Trafikverket i juni 2024 en andra rapport med en uppföljning av de åtgärder som redovisades i den första rapporten för att stärka järnvägsunderhållets genomförande (TRV 2023/90568 Efterrapportering till publikationsnummer 2024:025). Rapporten fokuserar på ett antal utvecklingsaktiviteter som genomfördes med koppling till en ökad operativ förmåga 2024, bl.a. nya planer, arbetssätt och mål för Trafikverkets verksamhet, digitaliserad tillståndsbedömning, automatiserad analys, beslutsstöd och verksamhetsanpassning, utveckling av basunderhåll och reinvesteringar. I rapporten konstateras sammanfattningsvis att det pågår en rad ansträngningar mot ökad operativ förmåga med god framdrift samtidigt som situationen är angelägen och brådskande. Enligt Trafikverket är en ökad operativ förmåga nödvändig för att möta en snabbt ökande tilldelning, ett stigande behov av underhåll samt omvärldens högt ställda förväntningar på ett säkert, modernt och effektivt underhåll.

I oktober 2024 presenterade Trafikverket slutligen en tredje och sista rapport där myndigheten beskriver vägen framåt för en ökad operativ förmåga (TRV 2023/90568). I rapporten redogör Trafikverket för den dynamiska handlingsplanen med en särskild fördjupning i de delar som avser effektivt basunderhåll, produktivt reinvesteringsarbete, implementerad och kommersialiserad digital tillgångsförvaltning, användbar kapacitet, robusta tågplaner, kommunikation och gemensam lägesbild. Trafikverket konstaterar bl.a. att myndigheten kraftsamlar för ett närmare Sverige med målsättningen att öka fokus på kund och omvärld, stärka leveransförmågan och öka den inre effektiviteten. Enligt Trafikverket omfattar kraftsamlingen också att stimulera en kultur som stärker en värde- och tillitsbaserad verksamhet.

### *Trafikverket*

Enligt förordningen (2010:185) med instruktion för Trafikverket ska myndigheten ansvara för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket ska i enlighet med sin instruktion bl.a. ha väl fungerande rutiner, arbetssätt och samverkansformer som tar till vara och möjliggör nationellt, regionalt och lokalt inflytande samt samverka med andra aktörer och vidta åtgärder i syfte att nå de transportpolitiska målen.

Av Trafikverkets årsredovisning 2023 (2024:021) framgår att myndighetens verksamhet 2023 omfattade totalt 90,5 miljarder kronor och att kostnaderna för planering, expertstöd, myndighetsutövning och administration uppgick till 7 miljarder kronor. Det genomsnittliga antalet tillsvidareanställda har fortsatt att öka och den största ökningen finns inom befattningskatego-

rierna projektledare för väg och järnväg, informations- och kommunikationsteknik samt teknik, miljö och markförhandling. Trafikverket konstaterar i årsredovisningen att de är beroende av anläggningsmarknaden för att kunna genomföra sitt uppdrag och att de tillsammans med marknaden strävar mot produktivitet, effektivitet och innovation genom att integrera drivkrafter i affärerna. Trafikverket pekar även på att de ska vara en attraktiv beställare som är förutsägbar, tydlig och enkel att samarbeta med och att de därför proaktivt och systematiskt behöver skapa förutsättningar för en sund konkurrens och bredda marknaden för att på så sätt säkerställa att myndigheten får nya leverantörer. Trafikverket redovisar att de regelbundet följer upp utvecklingen genom ett antal indikatorer och att andelen utvecklingsfrämjande upphandlingar är ett sätt att visa hur Trafikverket skapar förutsättningar för innovation i upphandlingarna. Antalet anbud är här en indikator på konkurrensituationen och breddningen av marknaden. För att mäta och ge en indikation på produktiviteten inom Trafikverkets ansvarsområde belagd väg beräknas sambandet mellan dels trafikbelastning, dels nedlagda kostnader, fastprisberäknade med driftsindex väg och dels vägens tillstånd över tid. För att mäta och ge en indikation på produktiviteten inom Trafikverkets eget ansvarsområde på spår och spårväxlar redovisas förhållandet mellan dels trafikbelastningen, dels tillståndet i järnvägsanläggningen och dels kostnaderna för spår och spårväxlar. Beräkningarna är samma som för vägmåttet, dvs. trafikbelastningen och tillståndet är en produkt av hur det ser ut i järnvägsanläggningen, och den produkten sätts i förhållande till de nedlagda kostnaderna.

### *Trafikverkets genomlysning av den egna verksamheten*

Trafikverkets generaldirektör beslutade i juli 2023 att genomföra en intern genomlysning av den egna verksamheten för att stärka effektiviteten och leveransförmågan. Resultatet av genomlysningen publicerades i mars 2024 i en rapport (dnr 2023/126975). I rapporten konstateras att motiven bakom bildandet av Trafikverket 2010 var att möjliggöra ett trafikslagsövergripande synsätt, skapa ett tydligare kundperspektiv, stärka den regionala förankringen, skapa en effektivare organisation samt stödja innovation och produktivitetsförbättring i anläggningsbranschen. I rapporten påtalas att både en integrering av alla trafikslag och synen på transportsystemet som en helhet underlättar bl.a. dialogen med samverkansparter och kunder samt samhällsplaneringen och främjar intermodalitet. Samtidigt konstateras att förutsättningar och villkor för väg- och järnvägssystemet skiljer sig åt. Sedan Trafikverket bildades har verksamhetsvolymen, till följd av stora satsningar på infrastruktur, enligt rapporten ökat med nästan 70 procent – från 50 miljarder kronor 2011 till 84 miljarder kronor 2022. Trafikverket har under samma period också tilldelats tillkommande uppgifter, t.ex. sektorsansvar inom beredskapsområdet.

Utifrån genomlysningen drar Trafikverket slutsatsen att både myndighetens leveransförmåga och effektivitet kan stärkas genom en förflyttning mot en

värdebaserad verksamhet, dvs. en verksamhet med ett ökat fokus på att leverera värde utifrån samhällets, människors och näringslivets behov.

Trafikverket konstaterar att myndighetens upphandlingsvolym uppgår till över 60 miljarder kronor årligen och att volymerna kommer att öka i enlighet med den nationella planen. Enligt Trafikverket är det avgörande att entreprenörer, konsulter och leverantörer av bl.a. materiel och it-tjänster utvecklas tillsammans med Trafikverket över tid. Detta gäller dels för ökad produktivitet, dels för ökad attraktivitet i både beställar- och utförarled. Att utgå från värdeflöden innebär enligt Trafikverket även att myndighetens affärer justeras och verksamhetsanpassas så att de i högre grad utgår från värdet, systemperspektivet och livscykeln. Affärer bör vara förutsägbara för att skapa incitament för innovation och teknikutveckling. När det gäller att stärka leveransförmågan pekar Trafikverket på att affärsuppläggen ska skapas utifrån värdeflöden med större hänsyn till verksamhetens villkor, omvärldsförutsättningar och livscykelperspektivet. Vidare ska en översyn göras, särskilt av gränssnitten mellan ansvariga för att planera och utföra värdeleveranser och en styrande och stödjande inköpsverksamhet.

Enligt Trafikverket ska resultatet av genomlysningen utgöra underlag inför fortsatta beslut och ge stöd för att genomföra förbättringsåtgärder och förflyttningar som leder till ökad effektivitet och stärkt leveransförmåga i verksamheten.

### *Regeringens infrastrukturproposition*

I propositionen Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) bedömer regeringen att det är av stor vikt att de medel som staten tilldelar infrastrukturområdet används effektivt och på bästa sätt. Arbetet med att verka för ökad produktivitet och innovation i anläggningsbranschen bör intensifieras. Upphandlingar inom infrastrukturområdet behöver bli effektivare och mer ändamålsenliga och åtgärder bör vidtas för att möjliggöra ett effektivare väg- och järnvägsunderhåll.

I propositionen konstateras att stora delar av Trafikverkets verksamhet utförs av upphandlade leverantörer, och regeringen betonar därför vikten av att upphandlingsverksamheten bidrar till ökad produktivitet i anläggningsbranschen. Regeringen pekar vidare på vad Produktivitetskommissionen konstaterar i sitt delbetänkande Goda möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2024:29) att det finns flera problem som har identifierats genom åren, som bristande upphandlingskompetens, alltför detaljerade upphandlingar som inte ger utrymme för innovation, att kraven inte samordnas för upphandling av liknande produkter och tjänster, att avtal inte följs upp och att upphandlingarna inte främjar konkurrens i tillräcklig utsträckning. Regeringen konstaterar att den svenska anläggningssektorn, inklusive infrastruktursektorn, under flera decennier har brottats med svag produktivitetsutveckling och att Trafikverket tillsammans med andra aktörer därför måste arbeta för att bryta utvecklingen där kostnadsindex för infrastruktur ökar snabbare än inflationen.

En åtgärd som regeringen anser vara angelägen är att Trafikverket fortsätter att stärka sin beställarkompetens på underhållssidan, liksom på investerings- sidan. En stärkt beställarkompetens ska bidra till att utveckla marknaden och samverka närmare med underhållsföretag, transportföretag och transport- köpare för att minimera störningar av underhållsarbete. Vidare uppmärks- ammar regeringen att många diskussioner om att höja produktiviteten i upphandling och verksamhet i dag faller på att det saknas tillförlitliga data för att dra tydliga slutsatser. Produktivitetskommissionen har bl.a. föreslagit att sektorsansvariga myndigheter bör få i uppdrag att tillsammans med Trafik- verket ta fram och implementera en struktur för vilka data som ska samlas in och göras tillgängliga för att kunna följa upp och utvärdera upphandlingar inom transportområdet. Regeringen lyfter dessutom fram Produktivitets- kommissionens förslag om att Trafikverket bör bygga upp ett underhålls- system för att ge en bild i realtid av anläggningen, dess tillstånd, kostnad för underhållsåtgärder och när dessa behöver genomföras. För att öka transpa- rensen ska öppna data vara tillgängliga för både entreprenörer och beställare liksom för externa utvecklare.

Regeringen betonar att upphandlingar inom infrastrukturområdet behöver bli effektivare och mer ändamålsenliga och att regeringen därför avser att ge Trafikverket i uppdrag att följa upp och utvärdera upphandlingar och stärka sin upphandlingskompetens. Regeringen har även för avsikt att vidta åtgärder för att möjliggöra ett effektivare väg- och järnvägsunderhåll. Regeringen anser att insatser behövs inom en rad områden, bl.a. teknikutveckling och innova- tion, mer kostnadseffektiv utformning samt effektivare upphandlingar och samverkan med entreprenörsmarknaden. Samtidigt konstateras att Trafik- verket, konsulter och entreprenörer på olika sätt arbetar med teknikutveckling och att regeringen följer och driver på detta arbete.

### *Statens styrning av statligt ägda bolag*

Riksdagen beslutar om grunderna för hur statens tillgångar ska förvaltas och förfogas över, vilket innefattar de statligt ägda bolagen. Enligt de riktlinjer som riksdagen beslutade om våren 1996 (prop. 1995/96:141, bet. 1995/96:NU26) ska följande huvudprinciper gälla för förvaltningen av bolag med statligt ägande:

- Statligt ägda företag ska arbeta under krav på effektivitet, avkastning på det kapital företaget representerar och strukturanpassning.
- Den som utövar förvaltningen av ett statligt ägt företag ska med utgångs- punkt i uppsatta verksamhetsmål aktivt följa företagets utveckling och vidta nödvändiga åtgärder för att företaget ska uppfylla kraven på effektivitet, avkastning och strukturanpassning.

I enlighet med regeringsformen beslutar riksdagen om grunderna för förvaltningen av och förfogandet över statens tillgångar medan regeringen, med vissa undantag, förvaltar och förfogar över statens tillgångar och beslutar.

Bolagen med statligt ägande lyder under samma lagar som privatägda bolag, bl.a. aktiebolagslagen (2005:551). I egenskap av företrädare för statens ägande lyder regeringen därmed under samma regler som andra bolagsägare. Innebörden av detta är bl.a. att ägarinflytandet utövas i bolagets beslutande organ, bolagsstämman (7 kap. 1 § aktiebolagslagen). Bortsett från arbetstagarrepresentanterna utser stämman styrelsens ledamöter, vilka i ett statligt helägt företag representerar staten som ägare. Genom bl.a. valet av styrelse och möjligheten att föra in särskilda bestämmelser i bolagsordningen kan statens representanter på bolagsstämman påverka inriktningen av bolagets verksamhet. Bolag med statligt ägande är i likhet med andra aktiebolag självständiga juridiska personer. Bolagets styrelse utser verkställande direktör och ansvarar för bolagets organisation och förvaltningen av bolagets angelägenheter. I detta ingår bl.a. att fortlöpande bedöma bolagets ekonomiska situation och att se till att bolaget har en betryggande internkontroll. Den löpande verksamheten sköts av bolagets ledning. Styrelsen i bolag med statligt ägande ska genom styrelseordföranden samordna sin syn med företrädare för ägaren när bolaget står inför särskilt viktiga avgöranden (ägarsamordning). Vid regelbundna möten mellan företrädare för bolag respektive ägare (s.k. ägardialog) följs bl.a. målen för bolagen upp. Regeringen kan dock inte rikta formellt bindande direktiv, anvisningar eller liknande direkt till bolagen. I enlighet med aktiebolagens bestämmelser är regeringen i likhet med andra aktieägare hänvisad till att utöva rätten att besluta i bolagets angelägenheter och rikta bindande anvisningar till bolaget vid bolagsstämman.

För staten som ägare ingår att pröva skälen för fortsatt statligt ägande, liksom att överväga bolagens olika uppdrag och inriktningen på deras verksamhet. Regeringen ska varje år lämna en redogörelse för bolag med statligt ägande (prop. 1980/81:22, 1980/81:NU29, rskr. 1980/81:147). Syftet med redogörelsen är att beskriva statens bolagsägande och de värden som finns i sådana bolag. Den senaste gången regeringen lämnade en sådan redogörelse till riksdagen var i augusti 2024 (skr. 2023/24:140, bet. 2024/25:NU4). I skrivelsen redovisar regeringen hur förvaltningen av statens bolagsägande utvecklades under 2023 och redogör för bl.a. statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande. Statens ägarpolicy och principer för bolag med statligt ägande beslutades i februari 2020 och har inte ändrats sedan dess. I skrivelsen anger regeringen att den avser att fortsätta att utveckla bolagsstyrningen och revidera statens ägarpolicy. Regeringen pekar på att riksdagen även får information om bolagen med statligt ägande i andra sammanhang, t.ex. i budgetpropositionen och i skrivelser till riksdagen med anledning av granskningsrapporter från Riksrevisionen. I skrivelsen behandlas även Regeringskansliets arbete med bolagens ekonomiska mål och uppdragsmål, dvs. mål för de särskilt beslutade samhällsuppdragen. För Infranord och Svevia saknas särskilt beslutade samhällsuppdrag. Liksom tidigare år finns i skrivelsen bolagsöversikter med en kortfattad ekonomisk redovisning, en presentation av bolagets verksamhet och mål samt måluppföljning. Det ingår även en förteckning över de förslag som regeringen har lämnat till riksdagen



och som behandlar de aktuella bolagen. I skrivelsen pekar regeringen på att målprojekt inleddes för Infranord under 2023 och att detta sedan ledde till att nya mål beslutades på bolagets årsstämma 2024.

### *Produktivitetskommissionen*

I april 2023 tillsatte regeringen en kommission med uppdraget att analysera faktorer som påverkar produktivitetstillväxten samt lämna förslag för att höja produktiviteten i näringslivet och i den offentliga sektorn. I april 2024 lämnade kommissionen delbetänkandet Goda möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2024:29) med olika förslag för att höja produktiviteten i svensk ekonomi. Produktivitetskommissionen anger bl.a. att den ser ett behov av att se över om organiseringen av transportsektorn är ändamålsenlig och att utvärdera om sammanslagningen av Trafikverket har uppnått de målsättningar som sattes upp vid bildandet. Myndighetens interna produktivitet är ett område som enligt kommissionen särskilt bör analyseras, bl.a. mot bakgrund av att antalet anställda har ökat med ca 4 000 under perioden 2013–2023. Kommissionen menar att de ekonomiska ramarna för transportinfrastruktur förvisso har ökat under samma period, vilket rimligen kräver en större personalstyrka, men samtidigt är ökningen hög och bör prövas.

### **Interpellation om statens styrning av Svevia AB**

Statsrådet Elisabeth Svantesson (M) besvarade den 2 april 2024 en interpellation om bl.a. hur statsrådet säkerställer statens styrning av Svevia AB så att Svevia uppfyller de beslutade målen och därmed bidrar till ett långsiktigt hållbart vägunderhåll i hela landet (ip. 2023/24:606). I sitt svar påtalade statsrådet bl.a. att Svevia inte har något samhällsuppdrag beslutat av riksdagen utan ska bedriva verksamheten inom ramen för affärsmässighet och att det är bolagets styrelse och ledning som ansvarar för bolagets organisation, förvaltningen av dess angelägenheter och den löpande förvaltningen av bolagets operativa verksamhet. Statsrådet konstaterade att bolag med statligt ägande enligt statens ägarpolicy därutöver ska agera föredömligt inom området hållbart företagande och i övrigt agera på ett sådant sätt att de åtnjuter offentligt förtroende. Styrelsen ansvarar för att Svevia AB sköts föredömligt inom ramen för lagstiftningen, bolagets bolagsordning och statens ägarpolicy. Statsrådet förutsatte att detta följs och påminde om att staten som ägare träffar bolaget regelbundet vid s.k. ägardialoger där bl.a. aktuella frågor av väsentlig karaktär diskuteras och uppföljning görs av beslutade ekonomiska mål samt strategiska mål för hållbart värdeskapande för Svevia AB.

### **Tidigare riksdagsbehandling**

Motionsyrkanden om myndighetsstrukturen inom transportområdet behandlades senast i utskottets betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturförslag. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena och konstaterade att det

för närvarande inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen. Utskottet hänvisade bl.a. till att myndighetsstrukturen har utretts noggrant och att en enhällig riksdag våren 2021 fattade beslut om den nuvarande myndighetsstrukturen. Utskottet välkomnade även Trafikverkets nyligen genomförda genomlysning av verksamheten samtidigt som utskottet uttalade att det utgår från att regeringen följer den fortsatta utvecklingen när det gäller den nuvarande myndighetsstrukturens ändamålsenlighet och effektivitet. Utskottet pekade även på att statens ägande i Arento AB och en eventuell snedvridning av konkurrensen kan prövas inom ramen för konkurrenslagen (2008:579).

Motionsyrkanden om organiseringen av järnvägsunderhållet behandlades senast i utskottets betänkande 2023/24:TU6 Järnvägsfrågor. Utskottet påminde om att frågan om hur järnvägsunderhållet ska organiseras har varit föremål för ett antal utredningar under de senaste åren och uttalade att det delar regeringens uppfattning om att den nuvarande ordningen med en avreglerad järnvägsmarknad har bidragit till en positiv utveckling av järnvägsunderhållet. Utskottet välkomnade även det uppdrag som regeringen gav Trafikverket den 24 augusti 2023 att redogöra för vilka åtgärder som myndigheten genomför och avser att genomföra för att utveckla och stärka sin beställarkompetens och förmåga att planera och genomföra järnvägsunderhåll i syfte att öka järnvägens robusthet, tillförlitlighet och punktlighet. Utskottet fann inte anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen om att Trafikverket i ökad utsträckning ska bedriva järnvägsunderhåll i egen regi. Motionsförslag om organiseringen av järnvägsunderhållet behandlas även under innevarande riksmöte i betänkande 2024/25:TU6 Järnvägs- och kollektivtrafikfrågor.

Motionsyrkanden om en översyn av statens företagsägande behandlades senast av näringsutskottet i betänkandet 2024 års redogörelse för företag med statligt ägande (bet. 2024/25:NU4). Näringsutskottet fann inte skäl att tillstyrka något av motionsyrkandena och hänvisade bl.a. till att flera av bolagen har startat som affärsverk, affärsverksamhet inom en myndighet eller statliga monopol och att de flesta av dem i dag verkar på fullt konkurrensutsatta marknader. Näringsutskottet framhöll att det därför är viktigt att de statligt ägda bolagen liksom de som är privatägda agerar långsiktigt, effektivt och lönsamt samt ges förmåga att utvecklas. Utskottet påminde även om vad regeringen anfört om att det ingår för staten som aktiv och professionell ägare att pröva skälen för fortsatt statligt ägande liksom att överväga bolagens olika uppdrag och inriktning. Utskottet hänvisade även till vad regeringen uttalat om att inriktningen på många av bolagens verksamhet motiverar att staten även fortsättningsvis är en betydande bolagsägare.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det välkomnar Riksrevisionens granskningsrapport om bildandet av Svevia och Infranord och huruvida riksdagens intentioner har uppnåtts. Utskottet noterar att Riksrevisionen med

anledning av granskningen rekommenderar regeringen att överväga att följa upp Svevias och Infranords produktivitet utveckling i syfte att återrapportera till riksdagen samt genomföra en systematisk uppföljning och utvärdering av Svevias och Infranords åtgärder för att de ska kunna uppnå sina ekonomiska mål. Riksrevisionen rekommenderar vidare regeringen att genomföra djupare analyser av Svevia och Infranord innan nya ekonomiska mål fastställs för bolagen.

Utskottet noterar att regeringen i sin skrivelse till riksdagen uttalar att den inte delar Riksrevisionens slutsats att regeringens styrning av Svevia och Infranord inte säkerställer att riksdagens intentioner med bolagiseringen uppfylls. Regeringen konstaterar att båda bolagen har ett avkastningsmål som ägaren fastställt och att bolagen behöver en hög produktivitet och produktivitet utveckling för att kunna nå dessa mål. Enligt regeringen styr således de beslutade målen bolagen mot ökad produktivitet och bolagen styrs enligt den modell som gäller för samtliga bolag i den statliga bolagsportföljen och som har tillämpats under en längre tid. Regeringen pekar även på att bolagens resultat och måluppfyllelse formellt följs upp vid ägardialoger och att då även statens förväntningar på bolagen diskuteras. Utskottet ser positivt på vad regeringen redovisar om att Regeringskansliet sedan bildandet av Svevia och Infranord har tydliggjort sina rutiner för ägardialoger, bl.a. genom att införa en standardiserad dagordning för dialogerna som bl.a. omfattar måluppfyllelse. Utskottet delar regeringens bedömningar med anledning av granskningsrapporten och ser också positivt på vad regeringen anför om att ägardialogerna har en viktig betydelse som verktyg för att följa upp de ekonomiska målen och möjliggöra för ägaren att begära en åtgärdsplan om målen inte nås.

Utskottet påminner om att utskottet i betänkande 2024/25:TU5 Infrastrukturfrågor konstaterar att myndighetsstrukturen inom transportområdet har utretts noggrant och att en enhällig riksdag våren 2010 fattade beslut om den nuvarande myndighetsstrukturen. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan och anser därmed inte att det bör tillsättas en utredning för att belysa om Sverige ska återgå till den tidigare ordningen med ett statligt banverk respektive vägverk. Utskottet anser inte heller att det finns anledning att vidta åtgärder med anledning av motionsyrkandet om behovet av att bryta tillbaka marknadsiseringen och den byråkratisering den medför.

När det gäller motionsyrkandet om att staten i ökad utsträckning behöver bedriva väg- och järnvägsunderhåll i egen regi påminner utskottet om att frågan om hur järnvägsunderhållet ska organiseras har varit föremål för ett antal utredningar under de senaste åren. Mot bakgrund av det stora underhållsbehov som finns och kostnaderna för nödvändiga åtgärder finner utskottet det angeläget att underhållet utformas så effektivt som möjligt och att de medel som avsätts till såväl väg- som järnvägsunderhåll används på ett ändamålsenligt sätt. Utskottet anser i likhet med regeringen och Riksrevisionen att det är viktigt att upprätthålla konkurrensneutraliteten på marknaderna för väg- och järnvägsunderhåll. Utskottet delar vidare regeringens uppfattning att den nuvarande ordningen med en avreglerad järnvägsmarknad har bidragit till en

positiv utveckling av järnvägsunderhållet. Utskottet anser även att den nuvarande ordningen med konkurrens inom vägunderhållet är ändamålsenlig. Utskottet finner därmed inte att det för närvarande finns anledning att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslaget om att Trafikverket i ökad utsträckning ska bedriva väg- och järnvägsunderhåll i egen regi. Utskottet anser inte heller att det för närvarande finns anledning att vidta någon åtgärd i fråga om motionsyrkandet om att Sveriges järnväg behöver en ansvarig myndighet med expertis som ägnar hela sitt fokus åt järnvägen och att det i detta ingår ett förstatligande av järnvägsunderhållet.

När det gäller motionsyrkandet om att regeringen bör ges i uppdrag att genomföra en uppföljning av Svevias och Infranords produktivitetsutveckling samt Trafikverkets beställarkompetens och kunskap om järnvägsanläggningen i syfte att återrapportera till riksdagen vill utskottet påtala följande. I likhet med regeringen instämmer utskottet i Riksrevisionens bedömning att Trafikverkets beställarkompetens behöver utvecklas för att bl.a. öka konkurrensen på marknaden. Utskottet instämmer med regeringen att en viktig faktor för att effektivt kunna genomföra såväl investeringar som underhåll av vägar och järnvägar är att marknads aktörer arbetar med utveckling, innovation och investeringar i verksamheten och att Trafikverket därför tillsammans med branschen behöver utveckla ändamålsenliga och effektivare underhållsavtal, samtidigt som myndigheten stärker sin beställarkompetens. Utskottet ser därför positivt på att Trafikverket på regeringens uppdrag och på eget initiativ har genomfört ett antal genomlysningar av myndighetens verksamhet som bl.a. innefattar att utveckla och stärka myndighetens beställarkompetens. Utskottet ser även positivt på vad Trafikverket nyligen har aviserat om att resultatet av genomlysningen ska utgöra underlag inför fortsatta beslut och ge stöd för att genomföra förbättringsåtgärder och förflyttningar som leder till ökad effektivitet och stärkt leveransförmåga i Trafikverkets verksamhet. Utskottet välkomnar i sammanhanget även regeringens uttalande i skrivelsen till riksdagen om att regeringen följer Trafikverkets arbete med att öka beställarkompetensen.

Utskottet påminner också om att Produktivitetskommissionen i april 2024 presenterade ett delbetänkande med ett antal förslag för att höja produktiviteten i näringslivet och den offentliga sektorn. Kommissionen betonade bl.a. att det finns ett behov av att se över om organiseringen av transportsektorn är ändamålsenlig. Utskottet ser fram emot att följa och ta del av Produktivitetskommissionens fortsatta arbete och den slutredovisning som ska presenteras senast den 1 oktober 2025.

När det gäller motionsyrkandet om att regeringens styrning av Svevia och Infranord inte når upp till riksdagens uppsatta mål och att regeringen därför omedelbart bör vidta adekvata åtgärder konstaterar utskottet att styrningen av bolagen inte avviker från hur andra statligt ägda bolag styrs. Utskottet konstaterar vidare att styrningen av de statligt ägda bolagen följer gällande lagstiftning och att formerna för styrningen även i övrigt kan anses vara ändamålsenliga. Det är de genom att ägaren har fastställt ekonomiska mål för

bolagen och kontinuerligt genomför ägardialoger, vilket utgör viktiga verktyg för styrningen.

När det slutligen gäller motionsyrkandet om att ägarformen för de båda bolagen bör utredas samt ett eventuellt behov av försäljning av bolagen påminner utskottet om den skrivelse som regeringen årligen överlämnar till riksdagen med en redogörelse för företag med statligt ägande. Utskottet påminner även om att näringsutskottet i samband med denna skrivelse har berett motionsyrkanden som handlar om att se över statens företagsägande i syfte att staten helt eller delvis ska avveckla sitt ägande i vissa bolag. I likhet med näringsutskottet vill trafikutskottet i sammanhanget påminna om vad regeringen anfört i skrivelse 2024/25:140 om att det ingår för staten som aktiv och professionell ägare att pröva skälen för fortsatt statligt ägande liksom att överväga bolagens olika uppdrag och inriktning. Utskottet instämmer även i vad regeringen uttalar i samma skrivelse om att inriktningen på många av bolagens verksamheter motiverar att staten även fortsättningsvis bör vara en betydande bolagsägare.

Utskottet förutsätter avslutningsvis att regeringen även fortsättningsvis kommer att följa utvecklingen på området och att regeringen vid behov vidtar de åtgärder som den anser vara lämpliga för att riksdagens intentioner med bolagiseringarna av Svevia och Infranord ska fortsätta att uppnås. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2024/25:3288 (V), 2024/25:3290 (S) yrkandena 1–3, 2024/25:3292 (MP) och 2024/25:3294 (C) yrkandena 1 och 2. Utskottet föreslår vidare att riksdagen lägger regeringens skrivelse 2024/25:35 till handlingarna.

# Reservationer

## 1. Bildandet av Svevia och Infranord (S)

av Gunilla Svantorp (S), Kadir Kasirga (S), Carina Ödebrink (S), Zara Leghissa (S) och Fredrik Stenberg (S).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3290 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 1–3,

bifaller delvis motion

2024/25:3292 av Linus Lakso m.fl. (MP),

avslår motionerna

2024/25:3288 av Malin Östh m.fl. (V) och

2024/25:3294 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1 och 2 samt lägger skrivelse 2024/25:35 till handlingarna.

### *Ställningstagande*

Vi välkomnar Riksrevisionens granskningsrapport och att man har granskat utfallen efter bildandet av bolagen Svevia och Infranord för drygt 10 år sedan. Samtidigt anser vi att det är förvånansvärt att Riksrevisionen har valt att inte granska hur denna bolagisering påverkat själva verksamheten, dvs. hur underhållet och skicket på våra vägar och järnvägar har påverkats. Riksrevisionen har inte heller tittat på hur hållbarheten i underhållet har utvecklats, om trafikstörningarna har ökat eller minskat eller hur de totala samhälls-ekonomiska kostnaderna har utvecklats. I stället har Riksrevisionen valt att enbart följa ett par företagsekonomiska parametrar som bolagens soliditet, utdelning och avkastning på eget kapital – samt ytterligare några frågeställningar som antalet anbud per upphandling och skillnaden mellan det vinnande och näst bästa anbudet i Trafikverkets upphandlingar.

Riksrevisionen gör i sin granskningsrapport ett antal iakttagelser om hur bolagiseringen och marknadiseringen har utfallit. Vi anser att de resultat som framkommer i granskningen visar att läget dessvärre är bedrövligt:

- Prisutvecklingen på anläggningsmarknaden har varit kraftig i jämförelse med den generella prisutvecklingen för privat konsumtion. Infrastrukturindex har ökat dubbelt så mycket som konsumentprisindex under perioden 2011–2022.
- Innovationsarbetet genom upphandlingar har försämrats, och andelen utvecklingsfrämjande upphandlingar har minskat de senaste åren.

- Antalet anställda har ökat med över 50 procent, samtidigt som de personer som arbetar direkt med praktisk underhållsverksamhet har gått mot noll.

Vi kan också se att det haltar när det gäller de direkta effekterna för en ”bättre marknad”.

- Konkurrenten har bara blivit bättre på en av fyra delmarknader.
- Förutsättningarna för att konkurrens sker på lika villkor har generellt sett inte blivit bättre.
- Båda bolagen, och i synnerhet Infranord, har haft svårt att uppnå sina ekonomiska mål under stora delar av sin verksamhetstid.

Vi anser att det nu krävs ett organisatoriskt och innehållsmässigt omtag. Järnvägar och vägar är fundamentala samhällsdelar som måste hålla hög och förutsägbar kvalitet. Dessvärre har uppstyckningen och bolagiseringen varit ett misslyckande som drabbar såväl passagerarkollektivet som transportberoende företag. Exempelvis var tågens tidshållning under 2023 den sämsta sedan 2011.

Vi anser därför att staten i mycket större utsträckning behöver återta kontrollen över både järnvägs- och vägunderhållet. Detta behövs för att åstadkomma ökad kvalitet och kapacitet på såväl räls som väg, större redundans och större totalförsvarsförmåga och bättre kompetensuppbyggnad på Trafikverket. Det behövs också för att motverka kostsam byråkratisering på bekostnad av verksamhet, vilket dessvärre är något som har skett på Trafikverket sedan bolagiseringen av underhållsverksamheterna. Vi konstaterar att byråkratiseringen och den ökade upphandlingsverksamheten har lett till att transaktionskostnaderna har ökat kraftigt. Detta trots att syftet med bolagiseringen i grunden var att få ett bättre underhåll till lägre pris. Den flerfaldigt fallerade bolagiseringsreformen innebär att Tidöregeringen med stödpartiet Sverigedemokraterna nu måste ta sitt ansvar och skyndsamt vidta åtgärder för att Sverige ska få bättre vägar och järnvägar.

Mot denna bakgrund anser vi att staten i ökad utsträckning behöver bedriva väg- och järnvägsunderhåll i egen regi. Vi anser vidare att en utredning bör tillsättas för att belysa om Sverige ska återgå till den tidigare ordningen med ett statligt banverk respektive vägverk. Slutligen vill vi framhålla behovet av att bryta tillbaka marknadiseringen och den byråkratisering den medför.

## **2. Bildandet av Svevia och Infranord (V)**

av Malin Östh (V).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2024/25:3288 av Malin Östh m.fl. (V) och  
2024/25:3292 av Linus Lakso m.fl. (MP),  
bifaller delvis motion  
2024/25:3290 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 1,  
avslår motionerna  
2024/25:3290 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 2 och 3 samt  
2024/25:3294 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1 och 2 samt  
lägger skrivelse 2024/25:35 till handlingarna.

### *Ställningstagande*

Jag välkomnar Riksrevisionens granskning av konsekvenserna av att bilda bolagen Svevia och Infranord och syftet att bedöma om bolagiseringarna uppfyllts i enlighet med riksdagens intentioner. Jag noterar Riksrevisionens bedömningar att båda bolagens produktivitet har utvecklats svagt positivt, att bolagen har svårt att nå flera av sina ekonomiska mål sedan de bildades och att Trafikverkets beställarkompetens behöver utvecklas. Sammantaget konstaterar Riksrevisionen att regeringens styrning inte säkerställer riksdagens intentioner med bolagiseringen och med anledning av dessa brister lämnar Riksrevisionen en rad rekommendationer till både regeringen och Trafikverket.

Riksrevisionens rapport är enligt min uppfattning ännu ett exempel på en granskning som visar på de brister som uppstått sedan den statliga transportinfrastrukturen genomgått stora organisatoriska förändringar genom bolagisering och privatisering. Detta märks inte minst inom järnvägssystemet där detta marknadsmisslyckande har lett till en splittrad organisation som, i kombination med bristande statliga satsningar, inte längre förmår att leverera en fungerande och pålitlig tågtrafik till gagn för resenärer, näringslivet och klimatet. Vi i Vänsterpartiet anser att helhetsansvaret för den svenska järnvägen bör samlas i en gemensam statlig organisation, Järnväg Sverige, där järnvägsunderhållet genomförs av staten i egen regi. Avregleringar och privatiseringar inom järnvägen måste ersättas med ett gemensamt och sammanhållet järnvägssystem som sätter resenären och transportköparen i centrum. Jag vill även framhålla att en väl fungerande infrastruktur också är avgörande för ett starkt totalförsvaret, där stabila och pålitliga transporter på järnväg har mycket stor betydelse för både det civila och militära försvaret.

Jag anser att det är anmärkningsvärt att regeringen uttalar att den inte har för avsikt att vidta några åtgärder med anledning av Riksrevisionens rapport trots att granskningen med tydlighet visar att det finns brister som beror på det nuvarande marknadsmisslyckandet och att de intentioner som riksdagen hade med bolagiseringarna inte har uppnåtts. Jag anser att de konstaterade bristerna i stället behöver belysas och följas upp tydligare för att effektivare och bättre investeringar och underhåll av vägar och järnvägar ska kunna åstadkommas. En av de intentioner som riksdagen hade med bolagiseringarna var att det skulle bli lägre priser på marknaden till följd av ökad produktivitet och



effektivitet i dessa två bolags verksamheter. Dessvärre har det inte blivit så. Jag anser även att det är mycket otillfredsställande att Trafikverket saknar mätbara målsättningar om beställarkompetens och att Trafikverkets ambition för att främja innovation i upphandlingarna inte varit framgångsrik.

Därmed anser jag att Riksrevisionens granskning visar att det finns starka skäl för regeringen att följa upp de brister som enligt Riksrevisionen finns hos såväl Svevia som Infranord och även när det kommer till Trafikverkets kompetens. Regeringen bör därför ges i uppdrag att göra en uppföljning av Svevias och Infranords produktivitetsutveckling samt Trafikverkets beställarkompetens och kunskap om järnvägsanläggningen. En sådan uppföljning bör sedan återrapporteras till riksdagen.

Jag vill också framhålla att även om jag välkomnar Riksrevisionens granskningsrapport om bildandet av Svevia och Infranord kan jag samtidigt konstatera att den viktigaste frågan inte behandlas i rapporten. Det går inte att bedöma om själva bildandet av Svevia och Infranord har varit bättre än att låta verksamheten ligga kvar inom Vägverket respektive Banverket eftersom bolagiseringarna genomfördes kort före sammanslagningen till Trafikverket. Vi får dock till viss del svaret om de bristfälligt infriade intentionerna av bildandet av Svevia AB och Infranord AB, men det saknas en jämförelse av tiden före bolagiseringarna och vad detta har fått för betydelse på infrastrukturen. Jag anser att detta är den helt bärande frågan.

Rapporten är otydlig när det gäller om konkurrensen verkligen har ökat även om det nämns att det finns indikationer på att det kan ha skett på någon delmarknad. Samtidigt finns det oklarheter när det gäller Trafikverkets beställarkompetens, och i granskningsrapporten konstateras det även att Trafikverket har haft svårt att arbeta på ett sätt som främjar innovation i deras upphandlingar. Dessutom ligger även antalet anbud per upphandling i stort kvar på oförändrade nivåer över tid.

Underhållet av både väg och järnväg har under lång tid lagts ut på entreprenad till privata utförare med tanken att det med hjälp av marknadskrafterna skulle bli bättre och billigare. Liksom i andra länder som gjort samma sak har det dock i stället blivit både dyrare och sämre. Jag vill peka på att järnvägssystemet dessutom är mycket komplext, och tekniskt sett är ännu mer av ett sammanhållet system än väginfrastrukturen. Ett förstatligande av järnvägsunderhållet är enligt min mening därför inte bara nödvändigt för att få ordning på den dåliga rälsen, utan även för att staten måste återta ett helhetsansvar för järnvägen. Sammanslagningen av Banverket och Vägverket till Trafikverket har inte skapat de fördelar som var avsikten och jag menar att 15 år är tillräckligt med tid för att dra slutsatsen att det inte har blivit som det var tänkt. Jag anser därför att Sveriges järnväg i stället behöver en ansvarig myndighet med expertis som ägnar hela sitt fokus åt järnvägen, och i detta ingår ett förstatligande av järnvägsunderhållet.

### 3. Bildandet av Svevia och Infranord (C)

av Ulrika Heie (C).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3294 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1 och 2,  
avslår motionerna

2024/25:3288 av Malin Östh m.fl. (V),

2024/25:3290 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 1–3 och

2024/25:3292 av Linus Lakso m.fl. (MP) samt

lägger skrivelse 2024/25:35 till handlingarna.

#### *Ställningstagande*

Jag välkomnar Riksrevisionens granskningsrapport om bildandet av Svevia och Infranord. Jag vill inledningsvis påminna om att Centerpartiet står bakom bolagiseringen av Svevia och Infranord, ett beslut som togs under alliansregeringen 2009 och genomfördes några år senare. Jag anser att det var en viktig reform med syftet att effektivisera underhållet och skapa konkurrens på marknaden för underhåll av järnväg och vägar. När det nu har gått ett drygt tiotal år sedan bolagiseringarna genomfördes är det enligt min mening välkommet att Riksrevisionen har utvärderat om riksdagens intentioner med bolagisering har uppfyllts.

Jag noterar att Riksrevisionen pekar ut några förbättringsområden som skulle kunna utvecklas, bl.a. konstateras att regeringens styrning av Svevia och Infranord inte säkerställer riksdagens intentioner med bolagiseringarna. Här nämns riksdagens intention om ökad produktivitet och att detta är något som regeringen inte har följt upp tillräckligt. Jag noterar att regeringen inte har genomfört några systematiska uppföljningar utöver uppföljning av de ekonomiska målen i verksamhetsberättelsen och att detta pekas ut som en av anledningarna till att bolagen inte har nått sina mål. Riksrevisionen bedömer att regeringen inte använt styrverktyget ägardialog på ett effektivt sätt för att kunna följa upp och utvärdera målen.

Jag noterar att regeringen i sin skrivelse inte ställer sig bakom Riksrevisionens slutsats att regeringens styrning av Svevia och Infranord inte uppfyller riksdagens intentioner med bolagiseringarna. Regeringen menar i stället att uppföljning har gjorts genom ägardialogerna mellan företrädare för ägaren, styrelsens ordförande och bolagets direktör. Enligt regeringen har modellen tillämpats i flera år men inte alltid dokumenterats på ett tydligt sätt. Min uppfattning är att uppföljningen av den förbättrade produktiviteten är

något som går utöver den vanliga ägardialogen och att en separat produktivitetstillsyn hade kunnat dokumenteras på ett sätt som den vanliga ägardialogen inte alltid är lämpad för. På så vis hade det varit möjligt för riksdagen att följa upp om riksdagens mål har uppfyllts av regeringen. Om riksdagens intentioner ska nås, att skapa större konkurrens på marknaden för järnvägs- och vägunderhåll, krävs det enligt min mening att regeringen tar sitt ansvar och följer upp hur arbetet i de statliga bolagen går. Om regeringen inte agerar löpande genom att sätta adekvata ekonomiska mål och ha en tydlig ägardialog för båda verksamheterna riskerar reformen om bolagisering att misslyckas. Regeringen har i sin nyligen framtagna infrastrukturproposition en uttalad avsikt att göra stora satsningar på underhåll av väg, men även till viss del på järnväg. Jag anser att detta är välkommet och efterlängtat och att Svevia och Infranord spelar en viktig roll i detta arbete för en välfungerande infrastruktur i hela landet. Det är därför mycket viktigt att dessa statliga bolag levererar och att regeringen arbetar för att förbättra ägardialogen och nå de mål som riksdagen har satt. Jag konstaterar samtidigt att regeringens styrning av Svevia och Infranord är otillräcklig och inte når upp till riksdagens uppsatta mål och att regeringen därför omedelbart bör vidta adekvata åtgärder för att kunna uppnå målen.

Jag vill vidare peka på att underhållet på svensk järnväg och väg behöver effektiviseras och att det finns många privata bolag som använder nya metoder och tekniker för att kunna snabba på underhållsarbetet. Jag anser att detta är något som måste främjas. Målet ska vara att det finns ett effektivt järnvägs- och vägunderhåll i Sverige som klarar av det ökade trycket när Sverige som land ska försöka bygga bort underhållsskulden. Både Riksrevisionen och regeringen menar att fungerande konkurrens leder till effektivare resursutnyttjande, vilket kommer samhället till del i form av lägre priser och bättre kvalitet. Det är därför dags för regeringen att agera och fullt ut se över den gamla reformen om bolagiseringarna och vad nästa steg ska bli. Jag anser att det behöver tas ett övergripande omtag kring bolagiseringen av Svevia och Infranord. För att uppnå konkurrens på riktigt anser jag att delar av eller hela bolagen kan behöva säljas. Svevia arbetar med vägunderhåll och vägbyggande, men har även industriverksamhet och dotterbolaget Arento som ingår i Sveviakoncernen och hyr ut bygg- och anläggningsfordon. Jag anser att all denna verksamhet är sådan som lika gärna skulle kunna utföras av privata bolag. Jag konstaterar att det finns många både små och stora företag som verkar på dessa marknader och att det nuvarande upplägget därför blir direkt konkurrenshämmande. Att arbeta med uthyrning av anläggningsfordon borde i grunden inte vara något som staten ska ansvara för. Jag menar därför att det behövs en bred utredning där ägarformen ses över för både Svevia och Infranord liksom behovet av en eventuell försäljning av i första hand Svevia, men även Infranord.

#### 4. Bildandet av Svevia och Infranord (MP)

av Rebecka Le Moine (MP).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2024/25:3292 av Linus Lakso m.fl. (MP),

bifaller delvis motion

2024/25:3290 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkande 1,

avslår motionerna

2024/25:3288 av Malin Östh m.fl. (V),

2024/25:3290 av Gunilla Svantorp m.fl. (S) yrkandena 2 och 3 samt

2024/25:3294 av Ulrika Heie m.fl. (C) yrkandena 1 och 2 samt

lägger skrivelse 2024/25:35 till handlingarna.

##### *Ställningstagande*

Jag välkomnar Riksrevisionens granskningsrapport om bildandet av Svevia och Infranord, men konstaterar samtidigt att den viktigaste frågan inte behandlas i rapporten. Det går inte att bedöma om själva bildandet av Svevia och Infranord har varit bättre än att låta verksamheten ligga kvar inom Vägverket respektive Banverket eftersom bolagiseringarna genomfördes kort före sammanslagningen till Trafikverket. Vi får dock till viss del svaret om de bristfälligt infriade intentionerna av bildandet av Svevia AB och Infranord AB, men det saknas en jämförelse av tiden före bolagiseringarna och vad detta har fått för betydelse på infrastrukturen. Jag anser att detta är den helt bärande frågan.

Rapporten är otydlig när det gäller om konkurrensen verkligen har ökat även om det nämns att det finns indikationer på att det kan ha skett på någon delmarknad. Samtidigt finns det oklarheter när det gäller Trafikverkets beställarkompetens, och i granskningsrapporten konstateras det även att Trafikverket har haft svårt att arbeta på ett sätt som främjar innovation i deras upphandlingar. Dessutom ligger även antalet anbud per upphandling i stort kvar på oförändrade nivåer över tid.

Underhållet av både väg och järnväg har under lång tid lagts ut på entreprenad till privata utförare med tanken att det med hjälp av marknadskrafterna skulle bli bättre och billigare. Liksom i andra länder som gjort samma sak har det dock i stället blivit både dyrare och sämre. Jag vill peka på att järnvägssystemet dessutom är mycket komplext, och tekniskt sett är ännu mer av ett sammanhållet system än väginfrastrukturen. Ett förstatligande av järnvägsunderhållet är enligt min mening därför inte bara nödvändigt för att få

ordning på den dåliga rälsen, utan även för att staten måste återta ett helhetsansvar för järnvägen. Sammanslagningen av Banverket och Vägverket till Trafikverket har inte skapat de fördelar som var avsikten och jag menar att 15 år är tillräckligt med tid för att dra slutsatsen att det inte har blivit som det var tänkt. Jag anser därför att Sveriges järnväg i stället behöver en ansvarig myndighet med expertis som ägnar hela sitt fokus åt järnvägen, och i detta ingår ett förstatligande av järnvägsunderhållet.

BILAGA

## Förteckning över behandlade förslag

### Skrivelsen

Regeringens skrivelse 2024/25:35 Riksrevisionens rapport om bildandet av Svevia och Infranord.

### Följdmotionerna

*2024/25:3288 av Malin Östh m.fl. (V):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ges i uppdrag att genomföra uppföljning av Svevias och Infranords produktivitetens utveckling samt Trafikverkets beställarkompetens och kunskap om järnvägsanläggningen i syfte att återrapportera till riksdagen och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:3290 av Gunilla Svantorp m.fl. (S):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten i ökad utsträckning behöver bedriva väg- och järnvägsunderhåll i egen regi och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en utredning bör tillsättas för att belysa om Sverige ska återgå till den tidigare ordningen med ett statligt banverk respektive vägverk och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bryta tillbaka marknadsiseringen och den därav påföljande byråkratiseringen och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:3292 av Linus Lakso m.fl. (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förstatliga järnvägsunderhållet och tillkännager detta för regeringen.

*2024/25:3294 av Ulrika Heie m.fl. (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringens styrning av Svevia och Infranord är otillräcklig och inte når upp till riksdagens uppsatta mål och att regeringen därför bör vidta adekvata åtgärder omedelbart för att kunna uppnå målen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ägarformen för de båda bolagen samt ett eventuellt behov av

försäljning av Svevia i första hand men även Infranord och tillkännager detta för regeringen.