



SVENSKT NÄRINGSLIV



# Öppna för trafik!

Nyttan av förkortad byggprocess

MAJ 2026



# Innehåll

<b>Sammanfattning</b> .....	2
<b>1. Inledning</b> .....	3
<b>2. Planeringsprocessen – från idé till öppnande för trafik</b> .....	4
<b>3. Hur lång tid tar det att bygga?</b> .....	6
<b>4. Åtgärder för att korta ned tiden</b> .....	8
4.1 Korta tillståndsprocesserna .....	8
4.2 Undvika överprövningar i upphandling .....	9
4.3 Incitament för snabbare genomförande .....	10
<b>5. Värdering av den samhällsekonomiska nyttan av tidigare trafiköppning</b> .....	11
<b>6. Slutsats</b> .....	13
<b>Referenser</b> .....	14
<b>Bilaga 1: Projekt som öppnade för trafik år 2023 och 2024</b> .....	15

# Sammanfattning

Sveriges byggprocess för transportinfrastruktur har förbättringspotential. De 32 projekt som Trafikverket färdigställde under 2023 och 2024 tog i genomsnitt 9,5 år från första politiska beslut till öppnande för trafik. Beräkningar visar att en förkortad byggtid ger betydande samhällsekonomiska vinster. Det kan uppnås genom effektivare tillståndsprocesser, färre överprövningar i upphandlingar samt starkare incitament för snabbare genomförande.

Om de 32 projekt som färdigställdes 2023 och 2024 i stället hade öppnat för trafik 2,5 år tidigare uppgår nyttan till cirka 2 miljarder kronor, vid halverad byggtid till cirka 4 miljarder kronor.

# 1. Inledning

Det finns inget självändamål i att bygga transportinfrastruktur. Värdet ligger i vad den möjliggör. Det handlar om att knyta ihop Sverige för att skapa möten, både privat men kanske framför allt professionellt. Folk måste komma till sina arbeten och varor ska levereras. Ny infrastruktur förbättrar dessa möjligheter genom ökad tillgänglighet. Det driver tillväxt.

En utmaning är att byggprocessen från behov och idé till öppning för trafik upplevs ta lång tid. Större projekt uppmärksammas ofta med förseningar. Förbifart Stockholm skulle stå klar år 2026 men beräknas nu öppna för trafik år 2030 (Trafikverket, 2026a). Om bussterminalen på Slussen trafikeras i slutet av 2026, enligt den senaste prognosen (Stockholms stad, 2025), är projektet 3 år försenat. Slutdatumet för järnvägen mellan Järna och Linköping, den så kallade Ostlänken, är oklart men kommer inte öppna år 2035 som tidigare utsagt (Trafikverket, 2026b). Listan kan göras lång.

Samtidigt finns det projekt som är klara på utsatt tid men efter många år av planering och genomförande. Den svenska planeringsmodellen har blivit mer komplex över tid och upphandlingar blir mer omfattande. En hypotes är att byggprocessen kan kortas utan att förlora demokratiska värden eller kvalitet. Det handlar om att ta bort onödig byråkrati.

Kunskapen om en påskyndad byggprocess för transportinfrastruktur är outforskad. Föreliggande studie kartlägger hur lång tid det tar att genomföra statliga infrastrukturprojekt i Sverige samt nyttan av reformer som förkortar den tiden.

Studien inleds med en beskrivning av planeringsprocessen, från idé till öppnande för trafik. Därefter redogörs för hur lång tid dagens process tar. Det är unika siffror som tidigare inte redovisats. Kapitel 4 beskriver åtgärder för att effektivisera processen vars nyttor kvantifieras i det efterföljande kapitlet.

Avslutningsvis presenteras studiens slutsatser.

## 2. Planeringsprocessen – från idé till öppnande för trafik

Trafikverket ansvarar för att bygga statliga vägar och järnvägar i Sverige. Tiden från idé till öppnandet för trafik skiljer sig naturligt mellan projekt, men processen för ny infrastruktur följer ändå en struktur. Planeringsmodellen kan beskrivas i en kronologisk ordning, se tabell 1, även om några processer överlappar varandra och alla projekt inte går igenom alla steg.

Den svenska planeringsmodellen för transportinfrastruktur är tolvårig och revideras en gång per mandatperiod. Processen inleds med att regeringen uppdrar Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag. Förslaget remitteras sedan för att utformas till en infrastrukturproposition som antas av riksdagen. Infrastrukturpropositionen fördelar ett ekonomiskt utrymme för primärt Trafikverkets tre anslag vidmakthålla järnväg (järnvägsunderhåll), vidmakthålla väg (vägunderhåll) och utveckling (investeringsprojekt). Den årliga tilldelningen till Trafikverket sker dock i stadsbudgeten varje år. Infrastrukturpropositionen ska betraktas som ett ekonomiskt ramverk för planering under en tolvårsperiod.

Parallellt med arbetet avseende infrastrukturproposition genomför Trafikverket även åtgärdsvalsstudier. Arbetet går ut på att lösa identifierade brister i transportsystemet utifrån en fyrstegsprincip vars syfte är att optimera resursanvändningen genom att först försöka anpassa befintlig infrastruktur innan ny byggs. Fyrstegsprincipen följer stegen (1) tänk om, (2) optimera, (3) bygg om och (4) bygg nytt med syftet om en god resurshushållning.

Efter riksdagsbeslut om infrastrukturproposition ger regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till nationell plan. Det arbetet handlar om att inom det ekonomiska utrymmet från infrastrukturpropositionen namnge investeringar för att tillfredsställa de trafikpolitiska målen. För varje investering görs en samlad effektbedömning (SEB). De består av en nettonuvärdeskvot (NNK) där nyttor som tidvinster, mindre utsläpp och säkerhet värderas och ställs mot kostnaden för att bygga infrastrukturen. NNK kompletteras med en bedömning av hur de transport-

politiska målen<sup>1</sup> påverkas samt en fördelningspolitisk analys. SEB:arna och i synnerhet NNK ger möjlighet att rangordna projekt för att säkra upp att de mest samhällsekonomiskt lönsamma projekten genomförs.

**Tabell 1. Kronologisk framtagande av nationell plan.**

		Ansvarig institution
Steg 1	Direktiv till inriktningsunderlag	Regeringen
Steg 2	Redovisning av inriktningsunderlag	Trafikverket
Steg 3	Remiss på inriktningsunderlag	Intressenter
Steg 4	Framläggande av infrastrukturproposition	Regeringen
Steg 5	Antagande av infrastrukturproposition	Riksdagen
Steg 6	Direktiv till nationell plan	Regeringen
Steg 7	Förslag till nationell plan	Trafikverket
Steg 8	Remiss på nationell plan	Intressenter
Steg 9	Fastställande av nationell plan	Regeringen
Steg 10	Fysisk planering för att fastställa väg- eller järnvägsplan	Trafikverket
Steg 11	Byggstartsbeslut	Regeringen

Trafikverkets förslag remitteras sedan före regeringen slutligen fastställer den nationella planen. Inkluderingen i nationell plan är det första politiska beslutet om att bygga en väg- eller järnvägssträcka.

Därefter tar den fysiska planering vid. Processen syftar till att fastställa en vägplan eller en järnvägsplan som regleras i väglagen (1971:948) respektive lagen (1995:1649) om byggande av järnväg samt miljöbalken (1998:808). Planeringsarbetet inkluderar samråd med kommuner, länsstyrelse, fastighetsägare samt andra intressenter. Därutöver genomförs ofta en miljö- och konsekvensbedömning (MKB) och ibland en tillåtlighetsprövning om infrastrukturen påverkar ett riksintresse som historiska miljöer, totalförsvaret, nationalparker etc.

När väg- eller järnvägsplan är fastställd tas det sista politiska beslutet för att genomföra projektet, det så kallade byggstartsbeslutet. Det innebär att byggnationen påbörjas inom 1–3 år och medför att entreprenörer börjas upphandlas. När spaden sätts i jorden påbörjas nästa fas som är genomförande.

<sup>1</sup> De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål, samt ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Funktionsmålet handlar om hur tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv. Hänsynsmålet beskriver hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Hänsynsmålet har också närmare preciserats med etappmål som avser växthusgasutsläpp och trafiksäkerhet.

# 3. Hur lång tid tar det att bygga?

Det saknas redovisade data om hur länge Trafikverkets projekt tar att färdigställa. Tidigare genomförda studier (Eliasson, 2025; Nilsson, 2022; Nilsson et al 2019) på det angränsande problemet med kostnadsöverskridanden har på egen hand samlat data från Trafikverket. Föreliggande studie följer den metodiken, vilket gör statistiken unik.

Data hämtas från Trafikverkets årsredovisningar med utgångspunkt i de 32 projekt som öppnade för trafik (ÖFT) år 2023 och 2024. Därefter undersöks i vilken nationell plan projekten första ingick. Fastställandet av nationell plan är det första politiska beslutet beträffande ett projekt. Således undersöks tiden från det första politiska beslutet att byggas, tillika inkludering i nationell plan, till öppning för trafik.

Det går att diskutera när ett projekt börjar. Idén till en infrastrukturinvestering kommer under åtgärdsvalsstudierna men här definieras projektets startpunkt utifrån det första politiska beslutet. Det är den första tidpunkten för ett projekt som redovisas på ett observerbart sätt.

Studiens resultat är enbart giltigt för de 32 Trafikverksprojekt som färdigställdes under 2023 och 2024.<sup>2</sup> Det begränsande antalet projekt tillåter inte ett generellt uttalande om hur lång tid ett Trafikverksprojekt tar men ger ändå en indikativ bild av projektens längd. Den genomsnittliga tiden för färdigställande av dessa projekt är 9,5 år, se tabell 2. Det är svårt att värdera om 9,5 år är en lång eller kort tid då data från andra länder inte är tillgängliga för jämförelser.

**Tabell 2. Genomsnittlig tid och kostnader för färdigställda projekt under 2023 och 2024 (2024 års prisnivå).**

	Antal projekt	Genomsnittlig kostnad i plan per projekt (mnkr)	Genomsnittlig slutkostnad per projekt (mnkr)	Antal år i genomsnitt
Väg	26	330	448	9,1
Järnväg	6	1 008	1 364	11,3
<b>Total</b>	<b>32</b>	<b>457</b>	<b>620</b>	<b>9,5</b>

<sup>2</sup> Se bilaga 1 för lista på projekten.

---

De avslutade projekten 2023 och 2024 inkluderar inte någon riktigt stor investering som potentiellt skulle öka den genomsnittliga tiden. Därutöver har studien inte tillgång till nationella planer innan år 2010. Fyra projekt (se bilaga 1) som inkluderas i planen 2010 kan potentiellt vara längre än uppgivet i studien. Således är den genomsnittliga siffran något underskattad.

Data tillåter inte att bryta ned dessa 9,5 år i vad som utgör den fysiska planeringen respektive genomförandet. Det finns dock potential i att påskynda aspekter i båda faserna för att stärka samhällsnyttan av att öppna för trafik tidigare.

## 4. Åtgärder för att korta ned tiden

Från idé till öppnande för trafik går infrastrukturprojekt genom tre faser. Två av dessa utgörs av planeringsarbete, åtgärdsplanering innan framställandet av nationell plan och den fysiska planeringen. Den avslutande fasen är genomförandet. Det finns potential och konkreta förslag som kan skynda på åtgärdsplaneringen genom att exempelvis korta ned den inledande fasen av planeringen för att bara fokusera på lönsamma projekt eller lägga om planeringsprocessen i tid, där varje ny regering inleder med att besluta om en nationell plan (Svenskt Näringsliv, 2023).

Det här avsnittet ger exempel på åtgärder som förkortar tiden från beslutet om nationell plan till öppnande för trafik med fokus på den fysiska planeringen och genomförandet.

### 4.1 Korta tillståndsprocesserna

I Sverige krävs det tillstånd för att bedriva många olika former av affärsverksamheter. Det kan handla om utskänkningstillstånd för att servera alkohol men även för att bedriva verksamhet inom skol- och vårdsektorn eller tillverkning som hanterar miljöfarliga ämnen.

En stor del av tillståndshanteringen berör miljöfrågor som främst regleras i miljöbalken (SFS 1998:808). Miljölagstiftningen hanterar allt från buller till hur djur och natur påverkas av en verksamhet. Över tid har de underliggande reglerna som definierar vad som kräver tillstånd växt i omfattning. Från 1995 till 2020 ökade antalet regler på miljöområdet med över 600 procent (Svenskt Näringsliv, 2024). Utredningar (SOU 2003:124, SOU 2024:29) har pekat ut problem med det tillkommande antalet regler men även själva tillståndshanteringen. Det är möjligt att effektivisera både regelverk och tillståndsprocesserna med bibehållet miljöskydd, men det kräver politisk vilja. Tillståndsprocesserna drar inte sällan ut på tiden då de är oöverskådliga, svår-förståeliga och svårtillämpade både för mottagande instans och ansökande organisation (SOU 2024:98).

Tillståndshanteringen för Trafikverkets vidkommande avser primärt framtagandet av väg- eller järnvägsplan. I arbetet med att få planen att vinna laga kraft krävs flera tillstånd, vilket innebär samråd med kommuner, länsstyrelse, fastighetsägare samt andra intressenter. Därutöver genomförs ofta en miljö- och konsekvensbedömning (MKB), en tillåtlighetsprövning om infrastrukturen påverkar ett riksintresse som historiska miljöer, totalförsvaret, nationalparker men även tillstånd enligt Natura-2000.

Det är Trafikverket som fastställer väg- och järnvägsplanen. Den vinner laga kraft när det inte längre går att överklaga hos Mark- och miljödomstolen. Överklagandetiden är tre veckor (Trafikverket, 2014) men det saknas data på hur lång tid det tar att få en väg- eller järnvägsplan att vinna laga kraft från påbörjat arbete. Tiden för hela processen beror på komplexiteten och omfattningen av projektet men också hur väl arbetet är utfört i förhållande till intressenter som kan överklaga. Det kan dock konstateras att det är ett tidskrävande arbete och att det finns förbättringspotential i processen (Trafikverket, 2025).

## 4.2 Undvika överprövningar i upphandling

Överprövningar av upphandlingar är en viktig rättssäkerhetsaspekt. Företag som blivit förfördelade i tilldelningsbeslut måste ha rätten att juridiskt överpröva beslutet. Samtidigt leder överprövningar till förseningar och osäkerheter i planeringen av projekt. Oavsett om den överprövande parten har rätt eller inte, ligger det i samhällets intresse att minska antalet överprövningar. Det handlar både om att upphandlande myndighet blir tydligare men även att okynnesöverprövningar minskar. Förvaltningsrätten är första instans gällande överprövning. Beslut kan överprövas till kammarrätten och högsta instans är Högsta förvaltningsdomstolen.

För alla svenska upphandlingar har överprövningarna minskat från 8 procent år 2012 till 5 procent år 2024 (Upphandlingsmyndigheten, 2026). Trafikverkets överprövningar har däremot ökat något de senaste tre år, se tabell 3.

**Tabell 3. Trafikverkets överprövningar 2023–2025.**

	2023	2024	2025
Överprövningar (antal)	38	65	74
Procent av upphandlingar	3 %	6 %	7 %

Källa: Trafikverket (2026c)

Det är fler järnväsupphandlingar, både i antal och procent, som överprövas än vägupphandlingar. På basis av denna korta tidsserie är det dock inte möjligt att uttala sig om en allmän trend.

Riksrevisionen (2024) visar att Trafikverket över tid fått mer rätt i domstolar gällande överprövningar. År 2011 fick Trafikverket rätt i 53 procent av fallen, vilket växte till 67 procent år 2022. Överprövningar där entreprenören fick rätt minskade från 19 procent 2011 till 7 procent 2022. Resterande del är avskrivningar, till exempel formfel där sakfrågan inte bedömdes. Dessa data indikerar problem med okynnesöverprövningar, där förlorande entreprenörer skickar in överprövningar.

Oavsett finns det intresse att minska överprövningar genom tydligare hantering vid upphandlingar, vilket också försvårar okynnesöverprövningar.

### 4.3 Incitament för snabbare genomförande

Det finns ett givet incitament för entreprenörer att färdigställa ett projekt för att därefter kunna fokusera på nästa jobb. I upphandlade infrastrukturprojekt anges ett datum när kontraktet träder i kraft samt en färdigställandetid. Det senare avser när arbetet ska vara färdigställt och tillgängligt för slutbesiktning.

Det finns flera sätt att ge entreprenörerna ytterligare incitament att skynda på sitt genomförande. I OPS-projekt (offentlig-privat samverkan<sup>3</sup>) där entreprenören får betalt baserat på trafik uppkommer inte inkomster förrän infrastrukturen öppnar för trafik. Det medför ett starkt incitament för entreprenören att bli klar och det finns empiri som indikerar att OPS-projekt oftare färdigställs snabbare (Nilsson och Nyström, 2017).

Även i de traditionella kontrakten (utförande- och totalentreprenader) kan tidigt färdigställande av projekt stimuleras. Det finns flera sätt att göra det. Ett sätt är att redan i upphandlingen låta entreprenörerna konkurrera om datum för färdigställande och tilldela kontraktet enligt bästa förhållandet mellan pris och kvalitet. I dessa fall är det av vikt att följa upp utfästelserna i anbuden.

Därutöver kan bonus nyttjas för att stimulera färdigställande före det utsatta datumet. Trafikverket nyttjar viten vid förseningar. Det stimulerar att hålla tider men inte att överträffa det utsatta datumet för färdigställande. SOU 2025:120 föreslår alternativa genomförandeformer för att upprätta infrastruktur och där kan incitament för snabbare genomförande införlivas. Utredningen nämner både att genomföra OPS-projekt samt att starta upp ett nytt offentligt ägt beställarbolag, likt Nye Veier i Norge.

---

<sup>3</sup> SOU 2017:13 och SOU 2025:120 föreslår att Sverige ska testa ett antal OPS-projekt för att bygga infrastruktur.

## 5. Värdering av den samhällsekonomiska nyttan av tidigare trafiköppning

Det skapas ett samhällsekonomiskt värde av att färdigställa infrastrukturprojekt och öppna för trafik tidigare än planerat. Ju tidigare infrastrukturen öppnar för trafik, desto tidigare kan nyttorna åtnjutas. Kortare res- och transporttider bidrar i förlängningen till tillväxt. Företag kan nyttja den besparade tiden och pengarna på mer utvecklande aktiviteter. I stället för att planera logistiklösningar frigörs tid för att utveckla produkten som företaget säljer. En ny rondell eller en ny spårväxel på järnvägen kommer kanske inte vara avgörande men aggregerat utgör fungerande transportinfrastruktur ett fundament för näringsverksamhet och tillväxt.

I följande avsnitt beräknas nyttan av att förkorta byggprocessen från beslutet om nationell plan till trafiköppning. Beräkningen bygger på att åtgärder för att korta tillståndsprocesserna, undvika överprövningar och skapa incitament för snabbare genomförande kan förkorta byggprocessen på 10 år med 2,5 eller 5 år. Det är att betrakta som två räkneexempel för att åskådliggöra hur stora nyttor som kan frigöras.

De 32 projektens totala samhällsekonomiska nyttor uppgår till uppgår till 27 miljarder kronor.<sup>4</sup> Det är den monetära värderingen av kortare res- och transporttider, mindre utsläpp och ökad trafiksäkerhet men även eventuella negativa aspekter som ökat buller. Om samtliga 32 projekt öppnar för trafik 2,5 år tidigare, tillkommer ett samhällsekonomiskt värde på 2 miljarder kronor. Skulle byggtiden halveras handlar det om ett ökat värde på 4 miljarder kronor.<sup>5</sup>

<sup>4</sup> Ackumulerat och diskonterat till byggstartsåren.

<sup>5</sup> Beräkningen diskonterar det samhällsekonomiska värdet från trafiköppning med 2,5 respektive 5 år med en kalkylränta på 3,5 procent enligt ASEK. Därefter beräknas skillnaden mot värdet vid det ursprungliga värdet vid färdigställandet. Det fångar att nyttorna kommer samhället tilldels tidigare. Beräkningen är att betrakta som att projektet förskjuts 2,5 respektive 5 år bak i tiden med samma livslängd på 60 år. Investeringskostnaden antas inte förändras.

För att åskådliggöra omfattningen av dessa värden kan jämförelser göras mot exempelvis andra investeringar. Om byggprocessen förkortas med 2,5 år för de 32 projekten tillkommer ett värde som motsvarar nyttorna av att bredda Södertäljebron från 2+2 till 3+3 körfält. Halveras i stället byggprocessen kan nyttorna jämföras med de samlade nyttorna av en ny bro på E4 över älven i Skellefteå, se tabell 4.

**Tabell 4. Jämförelse av den frigjorda nyttan.**

	Förkortad byggprocess med 2,5 år	Halverad byggprocess
Samhällsekonomiskt värde	2 miljarder kronor	4 miljarder kronor
<i>vilket motsvarar</i>	71 dygn mindre i trafik per tung lastbil i Sverige	136 dygn mindre i trafik per tung lastbil i Sverige
<i>eller</i>	de samlade nyttorna av att bredda befintlig Södertälje bron från 2+2 till 3+3 körfält	de samlade nyttorna av en ny bro på E4 över älven i Skellefteå
<i>eller</i>	15 miljoner färre timmar i bil	30 miljoner färre timmar i bil
<i>eller</i>	1 h och 50 minuter mindre tid i bil per svensk	3 h och 30 minuter mindre tid i bil per svensk
<i>eller</i>	9 procent av transportsektorns utsläpp	18 procent av transportsektorns utsläpp

Värderingen av förkortad byggprocess kan också uttryckas som att det motsvarar 15 respektive 30 miljoner färre timmar i bil, dvs nästan två timmar eller 3,5 timme per svensk. Gällande den tunga trafiken motsvarar nyttorna att varje lastbil sparar 71 respektive 136 dygn i trafik. Uttryckt i koldioxid så är det kostnaden av att sänka transportsektorns utsläpp med 9 respektive 18 procent.

## 6. Slutsats

Transportinfrastruktur har inget egenvärde i sig utan är viktig för att möjliggöra resor, transporter och ekonomisk tillväxt. I Sverige upplevs byggprocessen för infrastrukturprojekt ofta som lång. För näringslivet innebär detta minskad konkurrenskraft och ett potentiellt sämre investeringsklimat som en följd av långa ledtider.

Den svenska planeringsprocessen är omfattande från det politiska beslutet att genomföra ett projekt med inkluderandet i nationell plan, via den fysiska planeringen, till upphandling och genomförandet. Trafikverket ansvarar för detta och projekten måste genomgå analyser, samråd och tillståndsprövningar innan byggnation kan börja.

Analysen av de 32 projekt som färdigställdes 2023–2024 visar att den genomsnittliga tiden från beslut till färdig anläggning är cirka 9,5 år. Resultatet kan dock vara något underskattat, då studien bara inkluderar nationella planer från 2010 och att inga större projekt är inkluderade. De senare har en tendens att dra ut på tiden.

Studien identifierar tre huvudsakliga områden där tiden kan kortas:

- Effektivare tillståndsprocesser, som i dag är komplexa och tidskrävande. De kan kortas med bibehållen miljöskyddsnivå.
- Färre överprövningar i upphandlingar, som ofta orsakar förseningar. Det uppnås genom tydligare upphandlingar.
- Starkare incitament för entreprenörer att färdigställa projekt snabbare, exempelvis genom bonusar eller alternativa genomförandeformer.

Att förkorta byggtiden ger samhällsekonomiska vinster. Om projekten i studien hade färdigställts 2,5 år tidigare skulle nyttan öka med cirka 2 miljarder kronor, och vid en halverad byggtid med cirka 4 miljarder kronor. Det motsvarar exempelvis att bredda Södertäljebroen respektive bygga en ny E4-bro över älven i Skellefteå, alternativt 71 dygn mindre i trafik per tung lastbil i Sverige respektive 136 dygn mindre i trafik per tung lastbil i Sverige.

Sammantaget finns möjligheter att korta tiden för öppnande för trafik, för att nå dit krävs politisk vilja och handlingskraft.

# Referenser

Eliasson (2025) Cost overruns of infrastructure projects – distributions, causes and remedies. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 198.

Nilsson (2022) The Weak Spot of Infrastructure BCA: Cost Overruns in Seven Road and Railway Construction Projects, *J. Benefit-Cost Anal.*, 13 224–246.

Nilsson och Nyström (2017) Erfarenheter av privat finansiering av offentlig infrastruktur. VTI rapport 926.

Nilsson, Nyström och Salomonsson (2019) Kostnadsöverskridande i Trafikverkets entreprenadkontrakt. VTI-rapport 1011.

Riksrevisionen (2024) Bildandet av Svevia och Infranord – bristfälligt infriade intentioner RiR 2024:10.

SOU 2003:124 En effektivare miljöprövning – Delbetänkande från Miljöbalkskommittén.

SOU 2017:13 Finansiering av infrastruktur med privat kapital?

SOU 2024:29 Goda möjligheter till ökat välbefinnande.

SOU 2024:98 En ny samordnad miljöbedömnings- och tillståndsprövningsprocess.

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

Stockholms stad (2025) Bussterminalen i Katarinaberget försenas.

Svenskt Näringsliv (2023) Vägval – fem tankar om framtidens planeringsmodell för Sveriges infrastruktur.

Svenskt Näringsliv (2024) Tillstånd till utveckling.

Trafikverket (2014) Planläggning av vägar och järnvägar.

Trafikverket (2025) Utredning om förenklingar vid åtgärder på det nationella och regionala vägnätet.

Trafikverket (2026a) E4 Förbifart Stockholm.

Trafikverket (2026b) Ostlänken, en ny dubbelspårig järnväg.

Trafikverket (2026c) Statistik överprövningar 2023–2025.

Upphandlingsmyndigheten (2026) Andelen överprövningar minskar 2024.

# Bilaga 1: Projekt som öppnade för trafik år 2023 och 2024

Projekt	Trafikslag	Planbeslut (datum)	Öppnat för trafik	Antal år
Sundsvalls hamn, Tunadalsspåret, Malandstriangeln med mera	Järnväg	2010	2024	14
Dingersjö, Mötesstationer och kapacitetsförstärkning	Järnväg	2014	2024	10
Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller	Järnväg	2014	2024	10
Godsstråket Dunsjö–Jakobshyttan, dubbelspår	Järnväg	2014	2024	10
Falköping–Sandhem–Nässjö, hastighetsanpassning 160 km/tim och ökad kapacitet	Järnväg	2014	2024	10
Ängelholm–Maria, dubbelspårsutbyggnad	Järnväg	2010	2024	14
E4 Salmis–Haparanda	Väg	2014	2024	10
E4 Töre–Kalix	Väg	2010	2024	14
Väg 97 S Sunderbyn–Sävast	Väg	2014	2024	10
E4 Djäkneboda–Bygdeå	Väg	2014	2024	10
Rv 86 Kovland	Väg	2014	2024	10
Väg 662 Ljustavägen–Östra Birsta	Väg	2014	2024	10
Rv 50 genom Ludvika, Bergslagsdiagonalen	Väg	2014	2024	10
63 Förbifart Hjulsjö (Sikfors – Kopparberg)	Väg	2014	2024	10
RV 62 Dyvelsten–Forshaga	Väg	2014	2024	10
Väg 274, Engarns vägskäl	Väg	2022	2024	2
E20 förbi Skara Nationell plan	Väg	2014	2024	10
E20 Vårgårda–Vara Nationell plan	Väg	2014	2024	10
E6.20 Hisingsleden, Södra delen	Väg	2014	2024	10
Rv 25 Sjöatorp–Alvesta V (inkl trafikplats)	Väg	2018	2024	6
Lv 136 Rälla–Ekerum (genom Rälla)	Väg	2022	2024	2
Väg 373 Svensbyn–E4, etappen Vitsand–Svensbyn	Väg	2014	2023	9
Östra Tandö–Bu	Väg	2014	2023	9
Kvicksund–Västjädra	Väg	2014	2023	9
Väg 61 Graninge–Speke	Väg	2014	2023	9
E18 Danderyd–Arninge	Väg	2014	2023	9
E20 förbi Vårgårda	Väg	2014	2023	9
E20 Alingsås–Vårgårda	Väg	2014	2023	9
Kattegattleden	Väg	2010	2023	13
Mållilla–Hultsfred	Väg	2014	2023	9
Väg 23 Huseby–Marklanda	Väg	2014	2023	9
Väg 13 Förbi Assmåsa	Väg	2014	2023	9

[www.svensktnaringsliv.se](http://www.svensktnaringsliv.se)  
Storgatan 19, 114 82 Stockholm  
Telefon 08-553 430 00

**Grafisk produktion:** Arkitektkopia AB, Bromma, 2026