

2026-01-30

li.remissvar@regeringskansliet.se

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Ert dnr: LI2025/02146

Handläggare: Lars Sandberg

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna och länstrafikbolagen i Sverige. Ett normalår görs mer än 1,5 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 99 % av landets busstrafik och 90 % av landets persontågstrafik. Kollektivtrafiken leder i dag arbetet mot ett fossilfritt transportsystem. Den upphandlade busstrafiken drivs i dag till 95 procent av förnybara drivmedel eller el. Spårvagns- och tunnelbanetrafiken drivs helt med el och tågtrafiken drivs nästan helt med el. Våra medlemmar ansvarar också helt eller delvis för färdtjänst, riksfärdtjänst, sjukresor och skolskjuts.

Sammanfattning av Svensk Kollektivtrafiks synpunkter

Svensk Kollektivtrafik

- är mycket förvånad över att Landsbygds- och infrastrukturdepartementet inte har skickat betänkande på remiss till Svensk Kollektivtrafik, någon regional kollektivtrafikmyndighet, region eller kommun. Vi förväntar oss att Regeringskansliet i fortsättningen remitterar utredningar som innehåller förslag och bedömningar som påverkar våra medlemmar och kollektivtrafikresenärerna.
- delar utredningens beskrivning av dagens problem och behoven av att effektivisera och snabba upp genomförandet av infrastrukturinvesteringar på transportområdet.
- delar bedömningen att det sannolikt finns möjlighet att effektivisera genomförandet av infrastrukturinvesteringar genom att bilda ett statligt bolag för genomförande av transportinfrastrukturinvesteringar, däremot löser detta inte de egentliga problemen med Trafikverkets låga effektivitet och långsamma planprocesser.
- förespråkar en utredning av Trafikverkets organisation i syfte att bland annat effektivisera planering, upphandling och drift. En utredning som kan resultera i att Trafikverkets organisation delas upp i olika delar. Vi bedömer att det är klokare att effektivisera planeringsprocesserna än att försöka kringgå dem i ett särskilt bolag.
- anser att den svenska staten inte ska använda OPS för finansiering av infrastruktur med tanke på att effektivitetsvinsterna med OPS saknar empiriskt stöd, de väl underbyggda nackdelarna med OPS och att OPS leder till betydligt högre finansieringskostnad än statlig finansiering genom anslag eller lånefinansiering.

- vill understryka att det är mycket viktigt att staten inte ska ingå avtal och fatta beslut om koncessioner som innebär att kollektivtrafikens kostnader ökas och kollektivtrafikens andel av resandet hålls.

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik är mycket förvånad över att Landsbygds- och infrastrukturdepartementet inte har skickat *Utredningen om effektivitetsvinster genom alternativa former för organisering och genomförande av statlig transportinfrastrukturs* betänkande på remiss till Svensk Kollektivtrafik eller till någon regional kollektivtrafikmyndighet med tanke på att förslagen och bedömningarna i betänkandet kan få stor påverkan på kollektivtrafiken och kollektivtrafikresenärerna om de genomförs. Som redan nämnts görs 99 procent av bussresandet i Sverige med våra medlemmars busstrafik och 90 procent av resandet med persontåg med de regionala kollektivtrafikmyndigheternas regional- och pendeltågstrafik. Vi förväntar oss att Regeringskansliet i fortsättningen remitterar utredningar till Svensk Kollektivtrafik som innehåller förslag och bedömningar som påverkar våra medlemmar och kollektivtrafikresenärerna.

Vi har även noterat att betänkandet inte heller har remitterats till någon kommun eller region, vilket är förvånande med tanke på kommunernas ansvar för fysisk planering och regionernas ansvar för regional fysisk planering samt att regionerna, och i vissa fall kommuner, genom de regionala kollektivtrafikmyndigheterna, med skattemedel medfinansierar en stor majoritet av den buss- och tågtrafik som trafikerar den statliga infrastrukturen. Dessutom konstaterar utredningen att samtliga objekt som finns i infrastrukturplanen involverar kommuner och regioner.¹

Svensk Kollektivtrafik delar utredningens beskrivning av dagens problem och behoven av att effektivisera och snabba upp genomförandet av infrastrukturinvesteringar på transportområdet. Vi håller med om att i nuläget är tiden för genomförande av transportinfrastrukturinvesteringar mycket lång samtidigt som behovet av förbättringar i transportinfrastrukturinvesteringar ökat bl.a. till följd av utvecklingen i våra grannländer samt det svenska Natointrädet. Detta inverkar på konkurrenskraft och möjligheterna för medborgarna att utnyttja transportinfrastrukturen. Konsekvenserna om inga åtgärder vidtas bedöms vara betydande jämfört med om de förslag som utredningen presenterar genomförs.²

Vi delar också utredningens bedömning att det sannolikt finns möjlighet att effektivisera genomförandet av infrastrukturinvesteringar genom att bilda ett statligt bolag för genomförande av transportinfrastrukturinvesteringar av viss omfattning i syfte att skapa institutionell konkurrens mellan Trafikverket och det nya bolaget³, däremot löser detta förslag inte de egentliga problemen med Trafikverkets låga effektivitet och långsamma planprocesser. Dessutom finns det risk bristerna inom Trafikverket, bland annat i form av otydlig styrning och bristen på målstyrning fortplantar sig och återkommer i det föreslagna bolaget. Till detta kommer risk för målkonflikter mellan bolaget och Trafikverket. Förslaget försöker bara runda problemen, med effekten att en lösning skjuts på framtiden.

För att effektivisera och snabba upp genomförandet av infrastrukturinvesteringar på transportområdet finns det tre vägar att gå. Det första alternativet är att utreda och reformera Trafikverkets organisation och interna processer. Det andra är att efter en

¹ S. 204

² S. 200

³ S. 14

utredning av Trafikverkets organisation dela upp verket, exempelvis genom att bryta ut genomförandet av infrastrukturinvesteringar. Det tredje alternativet är att behålla de nuvarande processerna inom Trafikverket och samtidigt skapa ytterligare processer för vissa projekt i ett bolag. Svensk Kollektivtrafik förespråkar, som Produktivitetskommittén nyligen föreslagit⁴, en utredning av Trafikverkets organisation i syfte att bland annat effektivisera planering, upphandling och drift, dvs. alternativ ett och två. Tyvärr ingick dessa alternativ inte i regeringens uppdrag till utredningen. Vi bedömer att det är klokare att effektivisera planeringsprocesserna än att försöka kringgå dem i ett särskilt bolag.

Om staten ändå väljer att starta ett bolag vill Svensk Kollektivtrafik understryka vikten av och formerna för insyn i bolagets verksamhet. Samverkan med berörda kommuner och RKM är en nödvändig förutsättning för goda resultat.

I betänkandet hävdas att Produktivitetskommissionen i *Goda möjligheter till ökat välbefinnande* (SOU 2024:29) dragit slutsatsen att "Det finns effektivitetsvinster att hämta hem genom att involvera privat kapital i finansieringen av investeringar i statlig transportinfrastruktur i form av OPS."⁵ Sanningen är att Produktivitetskommissionen dragit den helt motsatta slutsatsen i det refererade betänkandet. Där skriver Kommissionen att "Det bör även noteras att nackdelarna med OPS är otvetydiga och väl underbyggda, medan påstådda effektivitetsvinster saknar empiriskt stöd."⁶ Denna slutsats har inte bara dragits av Produktivitetskommissionen. Även Riksgälden pekar på att deras analyser visar att nackdelarna med OPS är otvetydiga och väl underbyggda, medan påstådda effektivitetsvinster saknar empiriskt stöd. Riksgälden skriver att "Förekomsten av effektiviseringsvinster har inte kunnat beläggas i empiriska studier, trots det stora antal OPS-projekt som genomförts internationellt." och "Givet de svaga argument som lyfts fram som stöd för OPS, att jämföra med de tungt vägande nackdelarna, är Riksgäldens slutsats att svenska staten inte bör överväga privat finansiering av infrastruktur genom offentlig-privat samverkan."⁷ Även utredningen *Kommittén om finansiering av offentliga infrastrukturinvesteringar via skatter, avgifter och privat kapital* har dragit slutsatsen att "Dessa effektivitetsvinster [med OPS-modeller inom investeringar i statlig transportinfrastruktur] har emellertid inte kunnat beläggas vetenskapligt på ett systematiskt sätt i empiriska studier."⁸

Vår slutsats är dessutom att den ekonomiskt mest fördelaktiga formen av finansiering för staten normalt är anslag eller statlig lånefinansiering. Denna slutsats delas av Riksgälden som pekat på att den mest uppenbara nackdelen med OPS är en betydligt högre finansieringskostnad⁹ och att "Det är otvetydigt att finansieringskostnaden för ett infrastrukturprojekt blir väsentligt högre vid privat finansiering. Den högre finansieringskostnaden har två orsaker. Dels lånar staten väsentligt billigare än en privat aktör. Detta gäller inte minst för svenska staten som har högsta kreditvärdighet. Dels behöver ett OPS-projektbolag, i likhet med andra privata bolag, ett eget kapital som buffert för oförväntade negativa utfall (risk). Det egna kapitalet medför en kostnad i form av ett avkastningskrav. Staten kan däremot, givet starka finanser som ytterst underbyggs av beskattningsrätten, hantera negativa utfall utan att hålla en öronmärkt

⁴ [Goda möjligheter till ökat välbefinnande \(SOU 2024:29\)](#)

⁵ S. 30

⁶ S. 382, [Goda möjligheter till ökat välbefinnande \(SOU 2024:29\)](#)

⁷ S. 1 och 7, [Riksgälden \(2017\) Finansiering av infrastruktur med privat kapital? \(SOU 2017:13\), remissvar](#)

⁸ S. 168, [Finansiering av infrastruktur med privat kapital? \(SOU 2017:13\)](#)

⁹ S. 1, [Riksgälden \(2017\) Finansiering av infrastruktur med privat kapital? \(SOU 2017:13\), remissvar](#)



SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

buffert.”¹⁰ Svensk Kollektivtrafik anser därför med tanke på väl underbyggda nackdelarna med OPS, att de påstådda effektivitetsvinsterna saknar empiriskt stöd samt att OPS leder till betydligt högre finansieringskostnad än statlig finansiering genom anslag eller lånefinansiering att den svenska staten inte ska använda OPS för finansiering av infrastruktur.

Svensk Kollektivtrafik vill i detta sammanhang även understryka att det är mycket viktigt att staten inte ska ingå avtal och fatta beslut om koncessioner som innebär att kollektivtrafikens kostnader ökas och kollektivtrafikens andel av resandet hålls nere för att inte motverka minskningen av klimatutsläppen, hindra utvecklingen mot vidgade arbetsmarknadsregioner och försvåra för möjligheterna att minska trängseln och köerna i infrastrukturen. Svensk Kollektivtrafik har därför ställt sig bakom utredningen *Arlanda – en viktig port för det svenska välståndets* (SOU 2025:67) förslag om att ändra förutsättningarna för Sveriges enda OPS-avtal på infrastrukturuområdet, Arlandabanan, genom att statens köper aktierna i A-Train AB, en omförhandling kan genomföras inom ramen för nuvarande avtal eller att staten säger upp avtalet.¹¹ Detta behövs för att öka och stärka tillgängligheten till Arlanda och stimulera kollektivtrafikresandet med tåg till och från Arlanda, både när det gäller utbudet i form av fler och frekventare tågavgångar och efterfrågan i form av sänkta biljettpriser behöver stationsavgiften (147 kronor per avstigande och påstigande resenär i pendeltågstrafiken) tas bort.

Svensk Kollektivtrafik vill också understryka att eventuell användning av OPS inte ska medföra att staten drar ner sin ambitionsnivå eller minskar infrastrukturramen. OPS ska om det används vara ett sätt att öka insatsernas storlek. Det är även viktigt att användning av statligt bolag för genomförande av transportinfrastrukturinvesteringar och OPS inte medför kostnadsökningar och tidsfördröjningar till följd av att bolaget ska bildas och personal rekryteras samt att OPS-modellerna ska utvecklas, upphandlas och överprövas. Planering och byggande av infrastruktur i Sverige tar redan för lång tid och måste kortas, inte förlängas ytterligare.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Johan Wadman
VD

¹⁰ S. 2, [Riksgälden \(2017\) Finansiering av infrastruktur med privat kapital? \(SOU 2017:13\), remissvar](#)

¹¹ S. 16-17, [Arlanda – en viktig port för det svenska välståndets \(SOU 2025:67\)](#)