



2017-06-12

Ert dnr: FI2017/01056/BAS

fi.registrator@regeringskansliet.se

Handläggare: Lars Sandberg

Svensk Kollektivtrafiks remissvar angående Finansiering av infrastruktur med privat kapital (SOU 2017:13)

Svensk Kollektivtrafik är bransch- och serviceorganisation för länstrafikbolag och regionala kollektivtrafikmyndigheter vilka också är organisationens medlemmar. Årligen görs mer än 1,4 miljarder resor i våra medlemmars trafik, vilket motsvarar 96 % av landets busstrafik och 62 % av landets persontågstrafik.

Svensk Kollektivtrafik och dess medlemmar medverkar till att minska beroendet av fossila bränslen i Sverige. Kollektivtrafiken visar på en mycket stark utveckling mot fossilfria bränslen, och 2016 var andelen förnybara fordons-km för bussar i kollektivtrafiken 76,8%. Den spårbundna trafiken är eldriven till långt över 90 %.

Sammanfattning av utredningens förslag

Kommitténs uppdrag är enligt direktiven att redogöra för vilka alternativ eller modeller som finns för hur privat kapital kan involveras i finansieringen av statlig transportinfrastruktur. Vidare ska kommittén göra en samlad bedömning av om och i så fall på vilket sätt, i vilken omfattning och för vilken typ av transportinfrastrukturprojekt det kan vara lämpligt att involvera privat kapital.

Privat finansiering av investeringar i transportinfrastruktur kan uppnås med olika former av offentlig-privat samverkan (OPS). Med OPS avses, förenklat, ett långsiktigt kontrakt mellan staten och en privat part avseende tillhandahållandet av en infrastrukturtjänst, inte en anläggning. Ett OPS-projekt innebär oftast att ett speciellt projektbolag bildas för att tillhandahålla infrastrukturtjänsten.

Kommittén bedömer att det finns potentiella effektivitetsvinster att realisera med hjälp av OPS-modeller inom investeringar i statlig transportinfrastruktur. Dessa effektivitetsvinster har emellertid inte kunnat beläggas vetenskapligt på ett systematiskt sätt i empiriska studier. Kommittén förordar mot denna bakgrund följande:

- Ett försöksprogram som består av minst tre OPS-projekt startas inom transportinfrastrukturuområdet. Projekten bör ligga inom den beslutade ramen för utveckling av transportsystemet och därmed vara en del av den nationella transportplanen.
- I ett första steg bör en särskild funktion med hög expertkompetens inrättas. Funktionen uppgift är att utifrån forskningsresultat och internationella erfarenheter på bästa sätt förbereda och identifiera lämpliga OPS-projekt och säkerställa att dessa projekt i efterhand kan utvärderas.
- Försöksprogrammet bör i ett senare skede utvärderas i sin helhet och då bör tas ställning till om det finns skäl att fortsätta med OPS-upphandlingar på permanent basis.



2017-06-12

Svensk Kollektivtrafiks yttrande

Svensk Kollektivtrafik delar kommitténs bedömning att sedvanlig anslagsfinansiering i enlighet med budgetlagens huvudregel att föredra.¹

Om OPS ändå används vid finansiering av infrastruktur håller vi med om kommitténs bedömning att ett gediget förberedelsearbete och beställarkompetens i termer av resurser, kompetens och långsiktighet är tillräcklig och ändamålsenlig är nödvändigt och en förutsättning för ett lyckat OPS-program.²

Svensk Kollektivtrafik håller även med kommittén om att det behövs mer kunskap om eventuella effektivitetsvinster med att använda OPS vid finansiering av infrastruktur eftersom dessa effektivitetsvinster inte har kunnat beläggas vetenskapligt på ett systematiskt sätt i empiriska studier³.

Av samma skäl, att effektivitetsvinsterna inte har kunnat beläggas vetenskapligt, är Svensk Kollektivtrafik tveksam till att genomföra ett försöksprogram som består av att minst tre OPS-projekt startas inom transportinfrastrukturuområdet. Bakgrunden till vår negativa inställning är tidigare erfarenheter av OPS-projekt. SLL och UL måste betala en avgift till den OPS-finansierade Arlandabanan för pendeltågstrafiken till och från Arlanda. En avgift som förs över till resenärerna genom en passage-biljett på 120 kr. Den höga kostnaden för resenärerna har medfört att kollektivtrafikresandet till Arlanda har blivit lägre än prognostiserat. Antalet resenärer som reser kollektivt sjönk dessutom ytterligare när passageavgiften höjdes från 85 kr till 120 kr under 2016, vilket innebär att rulltrappan upp till terminalen kostar dubbelt så mycket som tågresan från Uppsala till Arlanda. Svensk Kollektivtrafik ställer sig därför helt avvisande till att det genomförs OPS-projekt som medför att de regionala kollektivtrafikmyndigheternas, länstrafikbolagens eller kollektivtrafikresenärernas kostnader ökar jämfört med sedvanlig anslagsfinansiering.

Svensk Kollektivtrafik vill därför understryka, som kommittén påpekar, att "OPS innebär inte att någon annan betalar"⁴, men kommittén har ett allt för snävt perspektiv när den utvecklar vad de menar genom att skriva att "OPS-upplägg med statlig slutfinansiering är inte en fungerande metod för att undslippa att de offentliga finanserna belastas"⁵. Om staten menar allvar med att minska klimatutsläppen och öka andelen kollektivtrafikresenärer så är OPS-projekt som medför eller möjliggör ökade kostnader för kollektivtrafiken eller dess resenärer inte en fungerande metod.

SVENSK KOLLEKTIVTRAFIK

Helena Leufstadius

VD

¹ S.12

² S.13

³ S.14

⁴ S.11

⁵ S.11