

Datum
2026-02-02

Diarienummer
Utr. 2025/69

Ert diarienummer
Fi2025/01857

Finansdepartementet
fi.remissvar@regeringskansliet.se
alice.hallman@regeringskansliet.se

Trafikanalys yttrande över Produktivitetskommissionens betänkanden Goda möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2024:29) och Fler möjligheter till ökat välbefinnande (SOU 2025:96).

Sedan det första av de två remitterade betänkandena publicerades har drygt ett och ett halvt år passerat. Politikutvecklingen har inte stått stilla. Det innebär en viss utmaning att lämna synpunkter på remitterade materialet, samtidigt som sentida politikutveckling också bör beaktas.

I remissen ligger att regeringen vill ha synpunkter på de förslag eller material i betänkandena som är relevanta för Trafikanalys. Vi begränsar våra synpunkter till kapitlen Transportinfrastruktur och Regelförenkling i betänkandet SOU 2024:29.

En övergripande reflektion är att de förslag som läggs fram ofta är översiktligt beskrivna och att det i flera fall saknas närmare analyser och bedömningar av effektsamband och kostnadsbild.

Regelförenkling

Trafikanalys delar uppfattningen att regelförenkling är av vital betydelse. De beskrivningar och det underlag som betänkandet presenterar har emellertid sina brister.

Förslagen bottnar inte i beskrivningen av kunskapsläget

Produktivitetskommissionen beskriver de teoretiska grunderna och nyttan med regelförenkling, liksom svenskt och internationellt forsknings- och utredningsarbete inom området. Bakgrundbeskrivningen tydliggör att regelförenkling är viktigt, men den ger inte stöd för de specifika åtgärdsförslag som kommissionen lägger. Det saknas en beskrivning av hur teori, forskning och utredningshistoria leder fram till just de insatser som föreslås.

Regelförenkling genom mer reglering?

För att åstadkomma enklare och mer ändamålsenliga regler föreslår Produktivitetskommissionen ett omfattande åtgärds paket med centralistiskt fokus som sammanfattas i tolv förslag och nio bedömningar. De föreslår ytterligare regler främst för hur staten ska utforma lagar och regler.

Statskontoret (tidigare ESV) föreslås ges en rad centrala roller bl.a. i att bygga upp myndighetsgemensam kompetens avseende regelförenkling, att granska myndigheters arbete med regelförenkling, att med återremitteringsrätt godkänna myndigheters konsekvensanalyser, att föra register över konsekvensanalyser, att etablera former för dialog med näringslivet och bygga upp en funktion för inhämtning, bearbetning och hantering av inkomna förslag rörande statens regelverk och att utvärdera befintliga regelverk. Även resultaten av föreslagna obligatoriska uppdateringar av konsekvensutredningar som föregått beslut av föreskrifter ska skickas till och godkännas av Statskontoret. Statskontoret föreslås också ges i uppdrag att rikta kunskapshöjande insatser till andra myndigheter. Statskontoret ska därutöver rapportera om arbetet till regeringen, som i sin tur, årligen i en särskild skrivelse, ska redovisa till riksdagen. Trafikanalys avstyrker förslaget. Nedan utvecklar vi varför vi bedömer att det ej bör utföras.

Analys av alternativa vägar saknas

Funktionsbaserade regelverk som bygger på egenkontroll är en väg som ibland väljs i syfte att åstadkomma effektiva regelverk.¹ Det tycks vara en väg som Produktivitetskommissionen inte har övervägt. Det hade kunnat vara en enklare och mer funktionell väg för att åstadkomma tillfredställande granskning och godkännande av myndigheters konsekvensanalyser.

Det hade också varit intressant att studera goda exempel. Finns det exempel på svenska förvaltningsmyndigheter som arbetar med konsekvensanalyser och regelutformning på ett bra sätt? Vad kan vi i så fall lära oss av det?

Det hade vidare varit bra om Produktivitetskommissionen, som en del av analysen, tillämpat det anslag som de själva beskriver som "en in, en ut". Det handlar med betänkandets ord "om att ny regelbörda bör kompenseras genom minskad regelbörda på samma eller närliggande område". Det hade kunnat ge en bild av vilka av alla de komponenter i det föreslagna regelverket som är mest vitala och som ger störst samhällsekonomisk avkastning.

Trafikanalys saknar en analys av betänkandets fokus på centraliserade insatser i förhållande till åtgärder som mer riktar in sig på sektorer och på myndigheter. Att bygga upp central kompetens kan inte ersätta fackmyndigheternas kunnande, bl.a. om de ramar som sätts av europeiska och internationella lagar eller fackmyndigheternas sektor- och branschkompetens. Kunskap om det förra krävs bl.a. för alternativgenerering (jämförelsealternativ) och bransch-kunnande krävs för att värdera effekter. Statskontoret kan absolut bedöma om obligatoriska delar i en konsekvensanalys har genomförts, men i vilken utsträckning bör vi förvänta oss att de kan bedöma kvalitén på arbetet i de olika delarna? Det vore också att föredra om "de reglerade" kan föra en dialog om upplevda anomalier i regelverk direkt med den reglerande myndigheten i stället för att gå via en centraliserad funktion vid Statskontoret. Trafikanalys ifrågasätter om det finns behov av en central "regelombudsman" och att nyttan av en sådan överskrider kostnaderna.

¹ Se exempelvis Transportstyrelsens egenkontroll och tillsyn av fartyg som är 5-15 meter och tar fler än 12 passagerare.

Konsekvensanalyser sätts i fokus men vitala delar saknas för de egna förslagen

Produktivitetskommissionen framhåller att höga krav ska ställas på konsekvensutredningar. Ett antal obligatoriska krav specificeras. Betänkligt är emellertid att kommissionen, inte för något av de förslag de lägger inom regelförenklingsområdet, presenterar en konsekvensanalys som uppfyller de krav de själva föreslår. Kommissionen redovisar exempelvis inga samhällsekonomiska analyser eller förslag på hur regelförändringarnas konsekvenser kan följas upp eller utvärderas.

Allomfattande utvärdering eller målstyrt utvecklingsarbete?

En del i förslaget är att lagar och förordningar med betydelse för företag, individer eller offentlig sektor ska utvärderas inom fem år.² Betänkandets beskrivning gör det oklart om även föreskrifter avses omfattas. Föreskrifter nämns i löptexten, men inte i förslaget.

Analysmyndigheter inom skilda sektorer föreslås ges en roll i detta. För Trafikanalys del kan vi konstatera att den typen av utvärderingar inte är något som myndigheten idag lägger stora resurser på. Det som föreslås framstår som stora utvärderingsuppgifter som ställer krav på skiftande sakkompetens. Hur skulle vi exempelvis ta oss an en utvärdering av Trafikförordningen eller Sjölagen? Vi skulle absolut kunna göra sådana utvärderingar, men det skulle kräva kompetens som vi inte har internt och det skulle kräva ekonomiska resurser. Betänkandets resursdiskussion är mycket översiktlig. En djupare analys krävs innan förslaget resurssätts.

Hur mycket förenklingsnytta gör insatta medel om de sprids så brett – på alla lagar och förordningar – utan att fokusera där bristerna och den potentiella nyttan bedöms som störst? Vi saknar en närmare analys av alternativet att istället utveckla metoder för att identifiera brister i regelverk för att kunna fokusera på dem. Inslag av ett sådant angreppssätt kan skönjas i förslaget i form av att inhämta synpunkter från berörda aktörer, men konkretiseras inte ytterligare.

Förslagets kostnadsberäkningar håller inte måttet

Produktivitetskommissionen summerar den statsfinansiella kostnaden för de reformer som föreslås inom regelförenkling till drygt 200 miljoner kronor per år. Betänkandet redovisar uppfattningen att förändringarna, till följd av skilda dynamiska effekter, på ett par års sikt blir nettopositiva för statsfinanserna. Det sker dock utan att beskriva någon modell över effektsamband och förväntade förlopp. I vilken utsträckning skilda delar av paketet bidrar till detta specificeras inte. Trafikanalys uppfattning är att betänkandets bedömning i denna del inte är övertygande.

Betänkandet framhåller att förslagen ska göra det enklare att driva företag och innovativ näringsverksamhet, vilket förväntas stärka den svenska konkurrenskraften och den ekonomiska aktiviteten i landet. Däremot beskrivs inte näringslivets kostnader som är förknippade med förslagen – varken kvalitativt eller kvantitativt. Ändå följer av förslagen att näringslivet förväntas göra insatser för att delta i permanenta remissorgan och i nya expert- och referensgrupper. Kostnader för näringslivet bör också uppstå till följd av ökade samråd kopplat till den föreslagna obligatoriska uppdateringen av regelverk och vid de mer ambitiösa samråden kopplade till ny EU-lagstiftning. Trafikanalys bedömer

² Finns det med kommissionens förslag några lagar och förordningar som inte omfattas – d.v.s. som saknar betydelse för näringslivet, såväl som för individer och för offentlig sektor?

därutöver att den föreslagna processen kommer att leda till att det tar längre tid att implementera nya regelverk, vilket kan leda till ökade kostnader för såväl staten som näringsliv och enskilda.

I texten, men inte i konsekvensanalysen, tas de omställningskostnader upp som kan förväntas möta näringslivet i en värld där större prominens ges till revidering av regler och lagar. Även om en förändring innebär en förbättring för en reglerad aktör krävs, enligt den teoretiska genomgången, en anpassning till nya regler som är förknippad med en kostnad.

När Statskontorets återremitteringsrätt dras till sin spets

Enligt förslaget ska konsekvensutredningar som görs av statliga förvaltningsmyndigheter remitteras till den granskande funktionen på Statskontoret, som också ges återremitteringsrätt. Föreskrifter ska inte få beslutas förrän konsekvensutredningen godkännts. Betänkandet redovisar dock inte vad som föreslås ske om den föreskrivande myndigheten utifrån sina utgångspunkter inte delar Statskontorets uppfattning om konsekvensanalysens brister och inte är beredd att göra de justeringar Statskontoret kräver. Det skulle säkert inte ske ofta, men regelverket måste rimligen hålla också för en sådan situation. Ska regeringen gå in och döma av? Förvaltningsrätten? Eller ska Statskontoret ta över föreskriftsrätten?

EU:s regelverk bör implementeras på bästa sätt

Produktivitetskommissionen anser som princip att möjligheterna till flexibilitet och undantag i EU-regelverk bör utnyttjas.

- En sådan princip skulle rimligen t.ex. innebära att Gotlandstrafiken bör undantas från ReFuelMaritime trots att rederiet vill omfattas för att därigenom få valuta för den mer klimatvänliga teknik de valt?³

- En sådan princip borde rimligen också ha inneburit att Sverige skulle ha valt att inte genomföra marknadsöppningen för persontrafik på svenska järnvägar eftersom vi inte nådde hela vägen fram i förhandlingarna om marknadsöppning av järnvägen i Europa och lyckades få det till ett obligatorium också för persontrafik? Det trots att vi ville och såg tillväxtpotential i att öppna upp för en internationell konkurrens också inom det marknadssegmentet.

Trafikanalys uppfattning är att Sverige även fortsättningsvis ska arbeta för att europeisk lagstiftning blir bra för Sverige och för Europa. Målsättningen är att vi inte ska behöva se den som en belastning som bör undvikas. Trafikanalys bedömer även att en stor del av den europeiska lagstiftning som harmoniserar regelverk inom Europa i grunden underlättar för företag att verka på den inre marknaden och ökar produktiviteten i Sverige och i Europa.

Trafikanalys förordar att Sverige, snarare än att konsekvent nyttja undantag och flexibilitet i genomförandet av EU-direktiv, implementerar direktiven på det sätt som är bäst för Sverige. I det ligger naturligtvis att inte överimplementera och att använda flexibiliteter och undantag i den utsträckning det är motiverat, men bara när det finns skäl för det.

³ Gotlandsbolaget 6 september 2024, *Remissyttrande Förslag till lag med kompletterande bestämmelser till EU-förordningen om användning av förnybara och koldioxidsnåla bränslen för sjötransport.*

Transportinfrastruktur

Trafikanalys delar i huvudsak den bild som kommissionen beskriver av genomgången av tidigare forsknings- och utredningsarbete. Det finns utmaningar inom flera områden i transportinfrastrukturplaneringen. Trafikanalys vill emellertid på ett generellt plan varna för frestelsen att föreslå ytterligare tillägg till en redan komplicerad planeringsprocess. En sådan väg kan bidra till den problematiska utveckling betänkandet beskriver med ett växande antal anställda vid Trafikverket. Den "en in – en ut-princip" som kommissionen diskuterar avseende regelförenkling kan vara värdefull att ha i bakhuvudet även här.

Förslag och rekommendationer om "styrmedel, prissättning eller reglering"?

Trafikanalys vänder sig mot förslaget att Trafikverket ska ges direktiv att föreslå åtgärder och ge rekommendationer "om styrmedel, prissättning eller reglering". Trafikverket skulle sålunda ges direktiv att ge rekommendationer och föreslå åtgärder utanför sitt verksamhetsområde. Reglering är i huvudsak Transportstyrelsens verksamhetsområde. Utöver banavgifter har Trafikverket inget ansvar för avgiftssättning. Vissa styrmedel förfogar myndigheten för all del över.

Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037 är ett varnande exempel på hur sådana ambitioner kan gå. Där fördes dylika resonemang och flera lite svepande föreslag framfördes. I vårt remissvar konstaterade vi då att förslagen i dessa delar var för vaga och för ytligt analyserade för att de skulle kunna gå ta ställning till.⁴ Problemet med ett sådant angreppssätt är inte i första hand att det tar resurser för Trafikverket att skriva sådana texter, utan att det är resurskrävande för remissinstanser och för Regeringskansliet att bereda förslag med bristande kvalitet. För att främja produktiviteten i statsförvaltningen bör Trafikverket snarare ges fortsatt direktiv att hålla sig inom de ramar som är aktuella.

Styrningen av Trafikverket

Produktivitetskommissionen föreslår att regeringen sätter upp tydligare mål som följs upp och på det viset skapar en "frihet under ansvar-princip" för Trafikverket. Trafikanalys har i det s.k. kostnadskontrollprojektet lagt förslag som passar väl in i en sådan ambition.⁵ Vi har bl.a. föreslagit att regeringen uppdrar åt Trafikverket att synliggöra livscykelkostnader som ett underlag i samband med Trafikverkets redovisning av förslag till byggstarter och att de i sin årsredovisning kompletterar uppföljningen av namngivna investeringar med en aggregerad post för övriga pågående namngivna investeringar. Trafikanalys vill samtidigt poängtera att Trafikverket idag har en stor mängd mål och externa och interna krav att förhålla sig till. Inriktningen bör vara förenkling genom att reducera mängden styrsignaler och krav.

Brister transportplaneringen i samhällsekonomisk effektivitet?

Produktivitetskommissionen drar slutsatsen att transportplaneringen brister i samhällsekonomisk effektivitet och redovisar uppfattningen att det saknas tillräckligt

⁴ Trafikanalys, dnr. Utr 2024/05. *Yttrande över Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026–2037.*

⁵ Uppdrag att genomföra en granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll som syftar till att förbättra Trafikverkets rutiner och arbetssätt, nämns i betänkandet, men beskrivs felaktigt som ett uppdrag till Trafikverket.

tydlig styrning från regeringen. I den första delen håller Trafikanalys med kommissionen, men ser anledning att problematisera frågeställningen i den senare delen.

Bristerna avseende samhällsekonomisk effektivitet illustreras i betänkandet med nettonuvärdeskvoten för föreslagna namngivna investeringar, så som Trafikverket redovisat den i tidigare planförslag.⁶ Trafikverket har beräknat den genomsnittliga nettonuvärdeskvoten för namngivna investeringar till minus 0,3, vilket innebär att den sammanvägda samhällsekonomiska nyttan av nyinvesteringarna är lägre än kostnaderna för desamma. Liksom kommissionen kan vi konstatera att det indikerar att prioritering av andra insatser torde kunnat vara mer produktivt drivande. Samtidigt vill vi framhålla att dessa namngivna investeringar motsvarar 37 procent av resurserna i planen och således inte representerar hela transportplaneringen. I den rapport som citeras konstaterar Trafikverket att den ekonomiska effektiviteten i andra delar är avsevärt bättre:

- Insatser inom underhåll har för järnväg en nettonuvärdeskvot (NNK) på 0,7 och 2,8 för underhåll av belagd väg.
 - För satsningen på ökad bärighet på väg anges en beräknad NNK på 2,5.
 - S.k. trimnings- och miljöåtgärder bedöms ha hög kostnadseffektivitet.
- Även systemeffekter av att fler än en åtgärd i planen vidtas samtidigt kan förändra (normalt förbättra) en åtgärds lönsamhet.

Trafikanalys vill sålunda poängtera att det finns delar i transportplaneringen där den samhällsekonomiska effektiviteten framstår som god. Det förefaller särskilt gälla områden där Trafikverket själva har rådighet att prioritera. Detta indikerar närmast att styrningen av Trafikverket i detta avseende fungerar bra.⁷

En andra poäng är att det nämnda planförslaget visar att Trafikverket på ett förtjänstfullt sätt beskriver hur restriktioner i direktivet och det urval av namngivna objekt man med den bakgrunden lägger fram har ett pris. Det har ett pris i lägre effektivitet och därmed sannolikt i lägre bidrag till nationell tillväxt än det skulle kunna ha haft. Det behöver i sin tur inte vara ett problem i ett större (transport-) politiskt perspektiv. När regeringen haft tillgång till Trafikverkets, i detta avseende tydliga, underlag bör vi närmast förmoda att den plan som så småningom beslutades var en välbetänkt avvägning, där effektivitetssträvan i någon utsträckning fick stå tillbaka för andra prioriteringar.

En tredje poäng är att Produktivitetskommissionen sannolikt gör helt rätt när de som en huvudslutsats föreslår att fokus nu bör ligga på att det befintliga systemet upprätthålls och inte försämrats, alltså att underhåll och reinvestering prioriteras högre.

⁶ Med referens till Trafikverkets *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033* som publicerades 2021 (inte 2022 som betänkandet anger). Beskrivningen finns i Trafikverkets förslag på s. 179 f.f.

⁷ Samtidigt har Trafikanalys i annat sammanhang identifierat brister i transparens och tydlighet i dokumentation som rör underhållsverksamheten, Trafikanalys Rapport: 2024:5, *Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – delredovisning*. Vi har också konstaterat att det finns behov av att förbättra kvaliteten på inriktningsunderlagen för de underlag som rör vidmakthållande, Trafikanalys Rapport: 2025:3, *Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – delredovisning 2*.

"Olönsamma projekt" ska motiveras

Betänkandet föreslår att beslutsgrunderna för projekt som beräknats vara samhälls-ekonomiskt olönsamma, men ändå tas vidare i planeringen, ska motiveras.

Trafikanalys tolkar förslaget så att:

- Regeringen bör motivera sådana projekt när de läggs in i nationell plan, beslutas för förberedelse till byggstart eller ges byggstartsbeslut och att
- Trafikverket på motsvarande sätt bör redovisa motivering när de inkluderar sådana objekt i förslag till nationell plan, lägger förslag att sådana objekt ska förberedas för eller ges godkännande för byggstart.

Trafikanalys är i grunden positiva till en sådan ordning. Den skulle medföra ökad transparens i planeringsprocessen och göra det lättare, både för direkt berörda och för allmänheten, att förstå bakgrunden till viktiga avgöranden.

Vi vill emellertid samtidigt påpeka att det sannolikt blir svårare att tillämpa en sådan öppenhet i en värld med större fokus på beredskap och försvarsförmågor. De restriktioner som lagen om offentlighet och sekretess sätter upp avseende försvarssekretess (OSL 15 kap 2 §) begränsar både regeringens och Trafikverkets möjligheter att i aktuella fall redovisa sådana bedömningsgrunder, men det begränsar naturligtvis inte möjligheterna att redovisa då andra avväganden, såsom regionalpolitiska aspekter och politisk inriktning, är avgörande.

Nye Veier?

I betänkandet föreslås att transportsektorns organisation utreds och att det övervägs att införa institutionell konkurrens enligt den norska modellen med *Nye Veier*. Vi kan konstatera att regeringen tagit frågan vidare genom att ge en särskild utredare uppdraget att föreslå en ny struktur och ramar för alternativa former för organisering och genomförande av infrastrukturinvesteringar. Redovisningen av uppdraget har remitterats. Trafikanalys har i det sammanhanget lämnat synpunkter på frågan.⁸

Kalkylräntan vid objektanalyser

Produktivitetskommissionen föreslår att ansvaret för att sätta kalkylräntan för infrastrukturplaneringens objektanalyser flyttas från Trafikverket (ASEK) till Riksgäldskontoret och baseras på statens upplåningskostnad och en riskkomponent.

Trafikanalys uppfattning är att en ordning där Riksgälden bestämmer kalkylräntan säkert skulle fungera bra, men befarar att det vore en mer resurskrävande förvaltning. Nettokostnaden att hantera frågan inom ASEK-arbetet är låg. Det är inte heller uppenbart varför just räntan är en kalkylföresättning Trafikverket ska sakna rådighet över när de fortfarande ska ansvara för bl.a. marginalkostnaden för allmänna medel/skattefaktor och kalkylerad livslängd för skilda objekt? De senare omfattar också en riskbedömning.

Vi bedömer det som en låg risk att Trafikverkets beslut om kalkylränta bidrar till ineffektiv infrastrukturplanering med sänkt produktivitet som följd.

⁸ Trafikanalys, dnr Utr. 2025/78, *Yttrande över betänkande från utredningen Effektivare organisering och genomförande av statlig väg och järnväg (SOU 2025:120)*.

Dataförsörjning

Produktivitetskommissionen föreslår att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Trafikanalys och Trafikverket gemensamt tar fram en struktur för vilka data som ska samlas in och tillgängliggöras för att möjliggöra uppföljning och utvärdering av upphandlingar inom transportområdet. Vad Trafikanalys kan förstå har regeringen redan tagit ställning till hur de, åtminstone delvis, avser att ta frågan vidare. Regeringen har aviserat ett uppdrag till Trafikverket att följa upp och utvärdera upphandlingar och stärka upphandlingskompetensen med motiveringen att det idag saknas tillförlitliga data för att kunna följa upp och utvärdera genomförda upphandlingar inom transportområdet.⁹

I betänkandets diskussion kring databehov för uppföljning och utvärdering refereras bl.a. den tidigare järnvägsutredaren Gunnar Alexanderssons betänkande *Koll på anläggningen* (SOU 2015:42). Under 2025 har nämnda utredare, på uppdrag av Trafikanalys, genomfört en uppföljning av i vilken utsträckning de brister som då identifierades och de förslag som lades fram har hanterats.¹⁰ Rapporten drar bl.a. slutsatsen att det fortfarande inte utvecklats och levererats nya fungerande IT-stöd för att fullt ut systematisera kunskapen om järnvägsanläggningens tillstånd och därmed kunna avveckla de gamla, bristfälliga IT-stödet. Grundproblemet kvarstår.

Frågan om informationsförsörjning är även i andra avseenden central i Trafikanalys kostnadskontrollprojekt. Utvecklingspotentialen bedöms där som stor, samtidigt som vi varnar för risken att införandet av nya system bidrar till en mer komplex systemflora som innebär ökade administrativa kostnader.¹¹

Kartläggning av företags synpunkter på Trafikverkets upphandlingar

Produktivitetskommissionen redovisar bedömningen att det vore lämpligt att låta Trafikanalys göra årliga undersökningar av både större och mindre företags synpunkter på Trafikverkets upphandlingar för att skapa grund för kontinuerliga förbättringar. Trafikanalys ser positivt på att prova en modell med sådan kartläggning. Nya återkommande uppgifter kräver dock att resurser tillförs till Trafikanalys för genomförandet av undersökningarna.

Flyget

Trafikanalys delar Produktivitetskommissionens uppfattning att flyget är viktigt för tillgänglighet och tillväxt. Vi noterar samtidigt att kommissionens arbete baseras på äldre empiriskt underlag. Det material som Ferguson och Forslid presenterade i sin studie *Flyget och företagen* år 2016 (men som felaktigt dateras till 2020 i betänkandet) är en

⁹ Prop. 2024/25:1, *Finansplan*, s. 20.

¹⁰ Gunnar Alexandersson 2025, *Utredningen om järnvägens organisation – En uppföljning avseende Trafikverkets verksamhet*, Underlagsrapport inom ramen för Trafikanalys kostnadskontrollprojekt.
https://www.trafa.se/globalassets/rapporter/underlagsrapporter/2025/uppfoljning-av-utredningen-om-jarnvagens-organisation.pdf? t_id=P_vSPTMubBAjDANpGfB5TA%3d%3d& t_uuid=nsnOlCfRUkDwnmRlmS99g& t_q=gunnar+alexandersson& t_tags=language%3asv%2csiteid%3af9e4ecf2-4fe2-49ec-bd2f-7b6540d3eb17%2candquerymatch& t_hit.id=Knowit_EPi_Site_Trafa_KitModules_Document_Models_Media_DocumentFile/1761e1d0-893a-4e31-bff6-5610b21bb420& t_hit.pos=8

¹¹ Trafikanalys Rapport: 2025:3, *Granskning och uppföljning av Trafikverkets arbete med kostnadskontroll – delredovisning 2*.

central utgångspunkt för resonemanget. Underlaget för den analys som då gjordes är idag mer än 10 år gammalt. Det innebär att det inte beskriver de postpandemiska förhållandena där digitala möten spelar en väsentligt annan roll i näringslivets kontaktarbete jämfört med tidigare. Vi vill i detta sammanhang framhålla det arbete som Trafikanalys bedriver inom ramen för projektet *Svensk luftfarts konkurrenskraft*, där vi numer löpande analyserar hur luftfartsmarknaden utvecklas och dess luftfartspolitiska implikationer.¹² Vi kan se att inrikesflyget har färre passagerare än före pandemin och präglas av en hög marknadskoncentration med ökade priser som följd. Denna utveckling kan beskrivas som försämrad tillgänglighet. Tack vare en stark tillväxt av fritidsresenärer har utvecklingen inom utrikesflyget varit mer positiv. Tillgängligheten till östra Asien har dock försämrats av att det ryska luftrummet stängts för västerländskt flyg.

Produktivitetskommissionens betänkande lyfter vidare fram Arlandas betydelse för svensk tillväxt. Trafikanalys ser det som viktigt i sammanhanget att också beakta att flygplatsen i Köpenhamn är porten ut i världen för södra Sverige och att flygplatsen i Oslo fyller samma roll för delar av västra Sverige.

Betänkandet uttrycker sig positivt om den samordnare för att stärka Arlandas konkurrenskraft som då arbetade. Samordnaren publicerade sitt slutbetänkande i juni 2025. Vid remitteringen av det har Trafikanalys närmare utvecklat sin syn på dessa frågor.¹³

Generaldirektör Mattias Viklund har beslutat i detta ärende efter föredragning av Gunnar Eriksson. I beredningen av ärendet har också avdelningschef Anna Ullström deltagit samt Fredrik Brandt, Anders Ljungberg och Saman Rashid.

Mattias Viklund

Generaldirektör

¹² Trafikanalys, Rapport 2025:6, *Svensk luftfarts konkurrenssituation 2025*.

¹³ Trafikanalys, Dnr: Utr 2025/46, *Remissvar, Arlanda – en viktig port för det svenska välståndet*.