

Offentlig utfråging om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-87541-65-0
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2016

Förord

Den 12 april 2016 anordnade trafikutskottet en offentlig utfrågning om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur. Syftet med utfrågningen var att ur olika perspektiv belysa finansieringsmodeller för transportinfrastruktur för att på så sätt fördjupa ledamöternas kunskaper inom området. Vid utfrågningen hölls korta anföranden av särskilt vidtalade personer.

Vid utfrågningen medverkade

- Niklas Lundin, huvudsekreterare, Sverigeförhandlingen
- Björn Hasselgren, teknologie doktor vid Kungliga Tekniska högskolan, ordförande i Infrastrukturkommissionen
- Hans Lindblad, riksgäldsdirektör, Riksgälden
- Margareta Åberg, riksrevisor
- Sebastian de Toro, LO-ekonom
- Harry Flam, professor i internationell ekonomi vid Institutet för internationell ekonomi vid Stockholms universitet, ledamot i Finanspolitiska rådet
- Peter Viinapuu, vd MTR Nordic
- Mats Williamson, vice vd Skanska AB
- Erik von Ehrenheim, senior advisor, Macquarie Infrastructure and Real Assets
- Kerstin Hessius, vd Tredje AP-fonden
- Gunnar Wetterberg, historiker och författare.

Utskottet bedömer att det som framfördes under utfrågningen är av allmänt intresse och därför bör göras tillgängligt för en vidare krets. Därför publiceras här en utskrift från utfrågningen.

Stockholm april 2016

Karin Svensson Smith
Trafikutskottets ordförande

Mattias Revelius
Kanslichef

Innehållsförteckning

Förord	3
Program för trafikutskottets offentliga utfrågning om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur	5
Stenografisk utskrift från trafikutskottets utfrågning om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur	7
Ordföranden Karin Svensson Smith (MP).....	7
Niklas Lundin, Sverigeförhandlingen.....	8
Björn Hasselgren, Kungliga Tekniska högskolan, Infrastruktur- kommissionen.....	9
Hans Lindblad, Riksgälden	13
Margareta Åberg, Riksrevisionen.....	16
Sebastian de Toro, LO.....	17
Harry Flam, Institutet för internationell ekonomi vid Stockholms universitet och Finanspolitiska rådet	19
Peter Viinapuu, MTR Nordic	21
Mats Williamson, Skanska AB.....	24
Erik von Ehrenheim, Macquarie Infrastructure and Real Assets	26
Kerstin Hessius, Tredje AP-fonden	28
Gunnar Wetterberg	30
Frågestund	32
Vice ordföranden Jessica Rosencrantz	44
Bilaga – bilder från presentationerna	46

Offentlig utfrågning om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur

Datum: 12 april 2016

Tid: 10.00–13.00

Plats: Förstakammarsalen

Program

- 10.00–10.05: *Inledning*: Trafikuskottets ordförande Karin Svensson Smith (MP)
- 10.05–10.15: *Finansieringsmodeller enligt Sverigeförhandlingen*
Niklas Lundin, huvudsekreterare, Sverigeförhandlingen
- 10.15–10.25: *Alternativ finansiering och organisering för att möta hållbarhetsutmaningarna*
Björn Hasselgren, teknologie doktor vid Kungliga Tekniska Högskolan, ordförande Infrastrukturkommissionen
- 10.25–10.35: *Finansiering av infrastruktur och det finanspolitiska ramverket*
Hans Lindblad, Riksgäldsdirektör, Riksgälden
- 10.35–10.45: *Riksrevisionens granskning: Erfarenheter av OPS-lösningen för Arlandabanan*
Margareta Åberg, riksrevisor
- 10.45–10.52: *Att låna eller inte låna - är det frågan?*
Sebastian de Toro, LO-ekonom
- 10.52–11.00: *Det finanspolitiska ramverket och lånefinansiering av infrastrukturinvesteringar*
Harry Flam, professor i internationell ekonomi vid Institutet för internationell ekonomi vid Stockholms universitet, ledamot i Finanspolitiska Rådet
- 11.00–11.10: *Genomförande av nya infrastrukturprojekt – erfarenheter från MTR*
Peter Viinapuu, vd MTR Nordic

- 11.10–11.30: *Paus*
- 11.30–11.40: *OPS – våga pröva nya vägar*
Mats Williamson, vice vd Skanska AB
- 11.40–11.48: *Strukturering av pensionskapital i transportinfrastrukturen*
Erik von Ehrenheim, senior advisor, Macquarie Infrastructure and Realssets
- 11.48–11.55: *Pensionskapital och Infrastruktur, en investering för framtiden*
Kerstin Hessius, vd Tredje AP-fonden
- 11.55–12.05: *Från Gripenstedt till Sverigeförhandlingen*
Gunnar Wetterberg, historiker och författare
- 12.05–12.55: Frågestund
- 12.55–13.00: *Avslutning:* Trafikutskottets vice ordförande Jessica Rosencrantz (M).

Stenografisk utskrift från trafikutskottets utfrågning om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur tisdagen den 12 april 2016

Ordförande under utfrågningen var Karin Svensson Smith (MP), och vice ordförande var Jessica Rosencrantz (M).

Ordföranden: Det här är ett arrangemang som trafikutskottet ordnar tillsammans med finansutskottet. Man kan tycka att det vore trevligt om vi som har hand om transporter bestämde om de sakerna själva, men det finns ganska många andra utgiftsområden. Det är anledningen till att vi ordnar det här tillsammans.

Programmet är upplagt på det sättet att vi ska prata om både väg och järnväg. Men det ska handla om långsiktiga projekt, projekt som bedöms få någon sorts samhällsnytta. Det ska vara samhällsnytta som överstiger kostnaden för att genomföra projektet.

Vilka projekt det handlar om, hur man ska se på dem och hur de ska finansieras är föremål för ganska stor debatt, inte bara i riksdagens trafikutskott utan allmänt i debatten – på ledarsidor, debattsidor och andra ställen. Det är inte konstigt. Infrastrukturen är bland det mest grundläggande ett land har för att ordna såväl välfärd som sysselsättning och ekonomisk utveckling. Vi kommer att avsluta med ett inlägg som visar mer på det historiska perspektivet.

Detta begrepp är högst aktuellt just nu. Vi står förmodligen inför någon sorts paradigmskifte. Begreppet fossilbränsleoberoende myntades av den förra regeringen. Initiativet till Sverigebygget togs av den förra regeringen. Begreppet lever kvar, och själva Sverigeförhandlingen har fortsatt på samma uppdrag som den förra regeringen gav. Det finns alltså ett ganska stort blocköverskridande intresse för att minska Sveriges beroende av fossila bränslen och för någon sorts ny järnvägskapacitet.

Det finns också anspråk på att bygga bostäder. Det finns anspråk på att skaffa bättre förutsättningar för företag att utvecklas och att skaffa fler bostäder. Allt detta länkas samman till de stora infrastrukturprojekten.

Utskottet har medvetet valt talare med ganska olika synsätt, för att vi ska få ett så allsidigt beslut som möjligt. Allt som sägs nedtecknas. Det blir ett underlag för de beslut som vi så småningom ska ta när regeringen har lagt fram sina propositioner om infrastruktur till oss i riksdagen.

Efter de inledande presentationerna kommer en frågestund. Ni som är riksdagsledamöter kan redan nu börja fundera på vad ni vill fråga om. Ställ en distinkt och kort fråga så att vi får plats med så många frågor som möjligt. Jag vill hälsa alla välkomna.

Niklas Lundin, Sverigeförhandlingen: Tack så mycket, fru ordförande!

Sverigeförhandlingen har ett antal olika uppdrag kopplade till både vägar och järnvägar. Jag kommer att uppehålla mig vid höghastighetsjärnväg. Vi har i uppdrag att ta fram en strategi för en utbyggnad från Stockholm till Göteborg och från Stockholm till Malmö. Vid årsskiftet lämnade vi en delrapport till regeringen om detta. Det är framför allt den jag kommer att utgå från. Den har alldeles nyligen remitterats.

Vad är höghastighetsjärnväg? Jag tänker beskriva det system som vi arbetar med. Vi har som mål att man ska kunna åka tåg från Stockholm till Göteborg på högst två timmar. I dag tar en sådan resa knappt tre timmar. Från Stockholm till Malmö ska man kunna ta sig på två och en halv timme. I dag tar det drygt fyra timmar, ungefär. Tåget ska också kunna nå punkter både norr och söder om systemet – norrut till Arlanda och Uppsala, söderut till Kastrup och Köpenhamn och vidare ned på den europeiska kontinenten och de system som finns där.

För vår del är det viktigt att tillväxten som projektet syftar till ska spridas till fler regioner än storstadsregionerna. Det ska framför allt vara kopplat till ökat bostadsbyggande. Det kommer jag att återkomma till.

Vi har just presenterat tänkta sträckningar och stationsorter för den här järnvägen. Vi sitter i nuläget i förhandlingar med alla kommuner som är markerade på den karta som visas just nu och där vi har tänkt att det ska ligga en järnvägsstation. Förhandlingarna bygger på tre saker. Först ska vi komma överens om stationsläget, var på orten stationen ska vara placerad. Sedan ska vi komma överens om ett bostadsåtagande, hur många bostäder kommunen kan åta sig att bygga. Vi ska också komma överens om en kommunal medfinansiering. Vår princip är att medfinansieringen ska bygga på de nyttor kommunen får av investeringen.

I månadsskiftet november/december förra året fick vi kostnadsberäkningar för järnvägen från Trafikverket. Då hade kostnaden ökat avsevärt från de tidigare bedömningarna. Nu ligger den bedömda kostnaden mellan 190 och 320 miljarder kronor. Det pågår ett intensivt arbete, inte minst hos Trafikverket, för att hitta åtgärder för att minska kostnaden men också för att minska intervallet. Man kan inte ha ett så stort kostnadsintervall om det ska vara användbart som politiskt beslutsunderlag över huvud taget.

I rapporten har vi föreslagit finansiering som bygger på de finansieringskällor som kan realiserats tack vare att järnvägen byggs. Vi har valt att inrikta oss på det som är kopplat till järnvägens utbyggnad och effekter. Om man gör på det sättet kan vi finansiera upp till 10 procent av finansieringskällorna. För resterande investeringskostnad, ungefär 90 procent, har vi föreslagit en låneinvestering i Riksgälden. Orsaken till att vi föreslår det och inte det traditionella svenska sättet, att bygga infrastruktur med statliga anslag, är att det här är en väldigt långsiktig investering som ger stora effekter för flera generationer framåt. Det är därför rimligt att sprida kostnaden över en längre period.

Vi har som sagt tittat på vilka nyttor som skapas genom järnvägen och hur man kan omsätta det i finansiering. Det beskrivs på den bild som jag visar nu.

I vänsterkolumnen kan vi se de olika nyttorna. Man kommer att kunna resa snabbare, det kommer att bli fler resenärer än i dagens system och stationerna kommer att bli mer attraktiva på flera olika sätt. Vi ser därför framför oss att man skulle kunna öka de finansieringskällor som är kopplade till dessa effekter, till exempel de banavgifter som tågoperatörerna tar ut. De skulle kunna ökas för just det här systemet så att de blir fyra gånger högre än i dag. Operatörerna skulle ändå ha en kommersiellt bärkraftig produkt. Vi ser också framför oss att en skatt på stationsbyggnaderna skulle kunna införas och ge finansiering.

Järnvägen och inte minst stationerna ger också ökade fastighetsvärden vid de stationer som byggs. Det kommer att leda till inkrementella, alltså mer generella, ökade skatteintäkter på den statliga sidan. Vi föreslår också en tidsmässigt begränsad och geografiskt avgränsad infrastrukturskatt för det befintliga fastighetsbeståndet närmast stationerna.

För det fastighetsbestånd som byggs tack vare järnvägen har vi två vägar att omsätta det till finansiering. Det är dels den planvinst som kommunerna kan göra när man bygger på kommunal mark, dels ett instrument som vi har föreslagit för att kommun och byggherre ska kunna förhandla om värdestegringssersättning.

Vi ser också att det, förutom på den statliga sidan, finns inkrementella skatteökningar på den kommunala sidan. Det skulle kunna vara underlag för diskussioner om medfinansiering.

Utöver de källorna har vi tittat lite grann utanför boxen och gjort en liten studie av de statliga tillgångarna och om man skulle kunna sälja vissa av dem – statliga bolag, statlig mark, statlig infrastruktur – för att minska lånebehovet.

Vi har även inlett en studie av möjligheten att använda OPS för att finansiera utbyggnaden. Det är ett arbete som vi kommer att fortsätta med under resten av året. Vi tror inte att det är möjligt att bygga hela järnvägen som ett OPS-projekt. Det skulle bli för stora risker för staten. Men det kan finnas delar för vilka det lämpar sig bra att använda OPS-finansiering.

Den här rapporten har som sagt remitterats alldeles nyligen och ligger nu hos Regeringskansliet för vidare beredning.

Ordföranden: Då ska Björn Hasselgren tala om alternativ finansiering och organisering för att möta hållbarhetsutmaningarna.

Björn Hasselgren, Kungliga Tekniska högskolan, Infrastrukturkommissionen: Tack för att jag får komma hit och tala om de här frågorna! Jag delar min tid mellan Trafikverket och Kungliga Tekniska högskolan och jobbar mycket med forskning om stora infrastrukturprojekt. Förra året jobbade jag med Infrastrukturkommissionen som kom med sin slutrapport i oktober. Det här blir ett utdrag ur den och lite smått och gott.

Infrastrukturkommissionen bestod av mig som ordförande och fyra tidigare politiker från olika nivåer. Det var Allan Larsson, Maria Wetterstrand, Stefan

Attefall och Pia Kinhult. På bilden som jag visar kan man se vilka företag som var med och finansierade projektet. Det vi gjorde var att utreda och analysera alternativ finansiering och organisering av infrastruktur för ökad hållbarhet men också för ökad effektivitet i systemen.

Den viktiga frågan är: Hur får vi samhällsbyggandet att bli mer dynamiskt och effektivt? Det är grunden för den frågeställning vi håller på med. Egentligen är finansiering bara ett medel för att nå ett effektivt samhällsbyggande. Hur får vi den lilla plantan att växa över tiden och bli något mer än tidigare? Slutsatsen är att det inte bara är resurser, finansiering, som är viktiga utan också organisation. Hur organiserar vi våra verksamheter i infrastrukturen så att de hänger ihop med andra verksamheter i samhällsbyggandet? Hur får vi dem att bli mer effektiva över tiden? Jo, det blir de genom att vi har lärande organisationer, lärande strukturer, där incitamenten för att hela tiden utvecklas och effektivisera strävar åt rätt håll. Det är alltså inte bara fråga om pengarna utan också organisationen.

Om man har skrivit elegant om det här har man kunnat få Nobelpris för det; det gjorde Douglas North. Hur får vi erfarenheterna som vi gör över tiden av det som fungerar bra och mindre bra att bli till ett lärande? Det är den stora samhällsutmaningen. Egentligen räcker den bilden. Det är nämligen det som vi behöver diskutera hela tiden, i våra privata organisationer, i företag, i kommuner, i landsting och i staten. Det är hela tiden fråga om hur vi ska sätta de rätta incitamenten så att vi får ett mer dynamiskt och utvecklande system.

Jag har forskat en hel del om hur systemen utvecklas över tid. Om man tänker sig att transportinfrastrukturen utvecklas linjärt – det är lite förenklat – vad är det då som påverkar utvecklingen? Jo, teknologi, ekonomi och politik är tre väsentliga områden som påverkar utvecklingen. När vi får nya tekniker – järnvägsteknologi, hållbarhetsteknologi, informationsteknologi eller vad det nu kan vara – driver det ofta en förändring av systemen.

Ekonomi påverkar till stor del hur vi tänker kring sådana system. Ska de vara monopol? Ska de vara i konkurrens? Ska det vara statligt och offentligt?

Politiken är förstås jätteviktig som förutsättningsskapare men påverkar också det hela. Det finns många olika politikområden – regionalpolitik, försvarspolitik, industripolitik.

Över tiden har det varit en växling mellan att organisera infrastrukturen i offentlig sektor eller privat sektor. Vi har provat de olika modellerna. Vi har provat dem på olika nivåer. Och vi har provat dem i olika system. Det man kan säga är just att det växlar över tiden. Det finns inte *en* modell för hur infrastrukturens system ska drivas. Just samverkan mellan offentligt och privat har vi talat mycket om den senaste tiden. Det stod också mycket i fokus för Infrastrukturkommissionen. Hur får vi bra former för att samverka mellan offentligt och privat? Det är så vi får ett effektivt samhällsbyggande.

Vi pratar mycket om infrastruktur. Men det är inte ofta vi definierar vad infrastruktur är. Ett sätt att försöka göra det är att säga att det ofta är kapitalintensiva satsningar, i alla fall när det gäller transportinfrastruktur. Det har en lång förväntad livslängd, vilket Niklas var inne på. Det är långa tidsperspektiv.

Infrastruktur skapar struktur och samband. Vi kan få en bra utveckling i samhället, bra tillväxtförutsättningar och bra hållbarhetsförutsättningar om vi gör det på ett smart sätt. Om vi gör det på ett dåligt sätt kan det bli tvärtom.

Det är förstås viktigt att man genomför projekten på ett effektivt sätt, men också att man driver dem på ett effektivt sätt. Det behövs ofta ett samhälls-ekonomiskt perspektiv för att se lite bredare på perspektiven.

En av de stora vattendelarna i diskussionen är om infrastruktur ska ses som organisationer som alla andra. Är det här med att driva tåg nog komplicerat så att man bör fokusera på det, till exempel hur man får underhållet att fungera? Eller ska vi huvudsakligen se infrastruktur som förutsättningsskapande system som bör drivas och sättas upp med det vidare syftet att påverka samhället? Och hur får vi de perspektiven att samverka? Om man bara driver det ena perspektivet blir det inte effektivt, och väljer man det andra blir det inte heller effektivt. Det här gör infrastrukturen komplicerad och utmanande att arbeta med.

Det håller på att hända någonting i infrastrukturen och transportinfrastrukturen. Lite förenklat kan man säga att förädlingsvärdet över tiden tycks öka i systemet. Det förändras förstås. Längre tillbaka i tiden hade vi enskilda fysiska system som inte var särskilt väl sammankopplade. Man byggde små vägar här och där och små järnvägssystem här och där. Sedan har vi testat att koordinera dem statligt för att få en större enhet, stordriftsfördelar.

Nu håller något spännande på att hända när det växer fram en massa små nya system. Enskilda vägar är exempel på det. Det är inte alltid väl sammanhållet. Trafikverket är ett exempel på att vi har försökt koordinera statligt. Staten har sedan 30- eller 40-talet ägt systemen för väg och järnväg. Nu kommer alla de system som jag visar på bilden och som det talas om just nu. Det är nya drivmedel, nya sätt att organisera verksamheter och nya sätt att informera om verksamheter. Det är utmanande. Det ställer många saker på huvudet. Lagstiftningen hänger inte med. Vi vet inte riktigt hur vi ska förhålla oss. Vi ser stora möjligheter i det men också stora omställningsutmaningar.

När man funderar på infrastruktur är det precis där fokus bör ligga, eftersom det är långsiktigt. Egentligen bör vi kanske vara ganska försiktiga med att satsa på stora system med nuvarande teknik, när vi vet att det händer så mycket. Det är verkligen ett memento för staten att fundera på. Hur mycket ska man investera just nu, i något som förändras så snabbt?

Man talar också ofta om att ta in annan finansiering. Det har varit mycket diskussion om att bankerna väl kan komma in ifall staten inte har råd. Jag tror att det är viktigt att ha ett sådant här förenklat diagram, som jag visar en bild på, i bakhuvudet. Om man har en placeringshorisont från kort till långt och en risk som är hög och låg är det olika aktörer som är aktuella. Banker och den typen av institut är ofta bra på att gå in i byggfaser och ta projektrisker. Men banker vill inte äga projekt långsiktigt. Då kanske riskkapitalister eller mer långsiktiga aktörer kan komma in och ta över projekten, ungefär som staten gjorde när man förstatligade på 30- och 40-talen, för att effektivisera.

När man har lite lägre risk och etablerade system som verkligen fungerar kan pensionsförvaltare, som AP-fonderna, AMF eller vilka det nu kan vara, gå

in och ta en sådan risk. Vi som pensionstagare vill inte ta de största riskerna. Man ska inte förvänta sig att pensionsförvaltarna går in och tar byggrisker.

Var finns då staten i det här? Jo, statens roll är sannolikt större på kort sikt än på lång sikt. Staten kan göra en stor insats när det gäller att hjälpa till att ta projektrisker, risker som är svåra för marknaden att hantera. Det har man också ofta gjort. Historiskt sett har staten ofta haft svårare att gå ur projekten. Man blir ofta kvar med ett ägande för länge, där andra aktörer faktiskt skulle kunna göra ett bättre arbete. Niklas var inne på att staten kanske kan sälja av sådant som man har i sin balansräkning och som man kanske inte längre behöver äga. Vi behöver jobba med alla de här aktörerna för att titta på alternativ finansiering.

Det är viktigt att komma ihåg att det är ett spektrum av olika organisations- och finansieringsmodeller. Det finns inte *en* lösning. OPS är inte lösningen på de problem vi har. OPS är inte heller en finansieringsform. Det tycker inte jag, och det tyckte inte Infrastrukturkommissionen heller. Vi har ett spelrum mellan privat och offentligt.

Utifrån forskningen kan vi väl säga att om man öronmärker intäkterna från dem som använder systemen till dem som driver systemen är det en förutsättning för god effektivitet. Om man har många aktörer i ett system i stället för få är det en förutsättning för lärande och utveckling av innovationskraft. Om man väljer att finansiera ett projekt efter dess risk och inte efter låntagarens kreditvärdighet får man ofta bra effektivitet.

När man säger att staten ska låna eftersom de lånar billigast, vilket Hans säkert kommer att säga och vilket han har rätt i på ett sätt, måste man också lägga till att det är projektets risk, företagets risk eller kommunens risk, som ska avgöra kostnaden för upplåningen och inte vem som råkar låna billigast. Om det var på det sättet att staten alltid lånade billigast och om det var bäst borde vi antagligen avskaffa den privata kreditmarknaden och låta staten låna till allting. Då skulle vi få jättebillig finansiering. Men det är inte på det sättet.

I slutrapporten som jag viftade med har vi sagt fem saker som kommer att påverka infrastrukturen framöver:

- Globaliseringen driver nya handelsflöden.
- Miljö- och klimatomställningen gör att vi måste satsa mycket mer på omställning.
- Urbaniseringen gör så att våra infrastruktursystem måste anpassas snabbt.
- Digitaliseringen ger möjligheter men driver kanske också fram mer transporter. Det vet vi inte. Vi står vid en balanspunkt.
- Regionaliseringen gör så att nya aktörer, som Region Skåne, Västra Götaland och allt vad det är, tar nya initiativ och ofta blir intresserade av att driva infrastruktur för tillgänglighet och vidgade arbetsmarknadsregioner. Det här leder antagligen netto till önskemål om mer infrastruktur.

Vilka är slutsatserna från rapporten? Jo, behoven och utmaningarna är stora. Det kommer att behövas mer satsningar. Använd befintliga resurser bättre! Det

är grunden för att få det här att fungera på ett bra sätt. Statens pengar ska användas bra. Tillför mer resurser! Minska de regler som hindrar användningen av alternativ! Öppna fler sektorer för konkurrens! Vi tittade på va-sektorn. Vi tog två projekt som exempel: att bygga en bättre järnväg mellan Stockholm och Oslo och att bygga ut E22:an från Kristianstad till Norrköping till fyrfältsstandard med elektrifiering för att testa hållbar vägutbyggnad. Vi arbetar vidare med projekten. Det finns stort intresse för det. Europeiska investeringsbanken är väldigt intresserad av att vara med i utvecklingen av projekten.

Att arbeta alternativt och att arbeta underifrån och upp är alltså sätt för att öka innovationskraften och få ett mer hållbart och dynamiskt transportinfrastruktursystem.

Ordföranden: Då ska vi lyssna till Hans Lindblad som ska tala om finansiering av infrastruktur och det finanspolitiska ramverket.

Hans Lindblad, Riksgälden: Tack så mycket för att jag får komma hit i dag! Ämnet är infrastruktur och dess finansiering. Utgångspunkten är, tycker jag, att alla samhällsnyttiga investeringar ska göras. Det är inte en fråga för min del. Frågan är snarare hur de ska finansieras.

Man kan finansiera på en massa olika sätt. Man kan omprioritera i budgeten. Man kan öka budgeten med beaktande av de överskottsmål och det ramverk som finns. Riksdagen kan alltid sätta utgiftstaket tillräckligt högt. Utgiftstaket bestäms tre år i förväg; man behöver inte bryta mot ett utgiftstak. Så mycket investeringar är inte på gång de närmaste åren att man inte kan höja så att det ryms i alla fall framöver. Men det ska förstås vara inom ramen för det finanspolitiska ramverket i övrigt.

Det viktiga är att det är samhällsnyttan och inte finansieringsformen som ska sätta gränserna. Men finansieringen är naturligtvis helt central.

En grundprincip är att investeringar ska finansieras via anslag. Ett alternativ är exempelvis att låta Trafikverket låna i Riksgälden. Men oavsett om investeringen finansieras genom anslag eller lån, såväl i kronor som i utländsk valuta, genom Riksgälden påverkas statens finanser, statens lånebehov och statsskulden lika mycket. Det är staten som lånar. Men det görs på lite olika sätt. Skillnaderna är alltså i grunden en teknik. Men kostnaden är i slutänden alltid densamma.

Vilka alternativ finns det då vid sidan av anslag och lån? Vi har hört en del förslag tidigare. Brukaravgifter kan vara väl så motiverade, men man ska komma ihåg att när man har gjort en infrastrukturinvestering är marginalkostnaden för att nyttja investeringen väldigt låg. Det samhällsekonomiskt optimala priset är då väldigt lågt. Om man sätter en brukaravgift tränger det ut efterfrågan. Därmed kan man få en suboptimering.

Niklas Lundin diskuterade medfinansiering. Jag tycker att medfinansiering är välmotiverad. Staten gör investeringar som medför betydande värdevinster eller nyttor. De bör återföras till staten på ett eller annat sätt.

Förskottering är en annan sak som diskuteras. Det betyder alltså att kommuner som lånar upp dyrare än staten gör ska låna upp pengar för att sedan låna ut gratis till staten. Det tycker jag är en ganska dålig idé. Det har nämligen använts som ett sätt för infrastrukturinvesteringar att tränga sig i kön. Det tycker jag att man kan avstå ifrån.

Pensionsfonder kommer vi säkert att höra mer om senare. Pensionsfonder har med nödvändighet högre avkastningskrav på sig än vad statens låneränta är. Det leder till dyrare finansiering. Det leder också till komplicerade fördelningspolitiska konsekvenser som jag tycker att man ska tänka igenom. Då är det alltså skatte- och avgiftsbetalare i dag som ska ge avkastning till svenska eller utländska pensionärskollektiv.

Jag kommer att beröra OPS lite mer längre fram. Det kan ha många olika utseenden. Ofta avses en modell där staten upphandlar ett företag som sedan tar ansvar för att bygga och drifta projektet under livstiden och som också finansierar det. Bolaget ersätts via skattemedel från staten eller via brukaravgifter. Här kommer fördelningskonsekvenser från skatte- och avgiftsbetalare till svenska eller för all del utländska investerare in.

Den finansieringslösning som väljs kommer således att påverka det samhällsekonomiska nettovärdet av investeringen. Därför är det helt nödvändigt att beakta den i den samhällsekonomiska analysen.

När det gäller OPS är bilden som jag visar kanske lite rörig, men den är väldigt viktig. En grundprincip för att uppnå den absolut största samhällsnyttan är att den som är bäst på att utföra en sak också ska göra det. Om privata sektorn är bättre på att bygga järnväg än staten, då ska de privata intressena göra det. Men jag vet att staten ordnar den billigaste finansieringen. Då är det staten som ska stå för finansieringen.

De två grundlagen är förenliga med det som finns näst längst till höger på bilden som visas. Det kallas funktionsentreprenad med helhetsansvar. Privata utförare gör, projekterar och underhåller och så vidare. Skillnaden gentemot OPS är att till det privata genomförandet, utförandet och projekteringen med mera, kommer privat finansiering.

Det finns en stor fördel med OPS. Det är att långivarna har incitament för att följa upp risker. Men den uppenbara nackdelen är att det ofrånkomligen leder till betydligt högre upplåningskostnader för projektfinansieringen.

Det sägs att förekomsten av privat finansiering leder till så omfattande produktivitetsvinster på allt det där som är detsamma som funktionsentreprenad. Det kan ju vara samma företag som utför det. Den enda skillnaden är att företaget också ger privat finansiering. Jag håller det för osannolikt att det skulle medföra så stora produktivitetsvinster i de andra delarna; jag ska strax visa varför.

Till detta kommer att OPS innebär ökade transaktionskostnader. Det är en oerhört komplex avtalsstruktur; det kan vi se bara på det närliggande exemplet på Nya Karolinska. Det är inte helt lättgenomträngligt. Det är också en lägre transparens med sämre möjligheter till uppföljning och utvärdering och ett

svårare ansvarsutkrävande. Flera viktiga institutioner internationellt och andra länder har allvarligt börjat ifrågasätta OPS och dess effektivitet.

Då är frågan: Är den fördyring som jag nu står och talar om nämnvärd? Jag visar här ett stilistiskt och försiktigt men realistiskt räkneexempel. Jag behöver inte gå igenom allt, men detta visar att vi har ett projekt som kanske spänner över 10 procent av vad höghastighetsbanorna skulle kosta och som har en livstid på 50 år. 25 miljarder är investeringen, och till följd av den privata finansieringen får vi här en merkostnad på 23 miljarder kronor eller 66 procent. I detta exempel måste alltså utförande, projektering, underhåll och drift göras till en tredjedel av priset för att OPS inte ska bli dyrare. Det är alltså en tredjedel av priset när andra, eller kanske samma, privata företag gör det.

Jag tycker att bevisbördan för OPS-förespråkare är stor när det gäller att man ska få fram så här stora produktivitetsvinster endast till följd av att man bidrar med den privata finansieringen. Man ska vara försiktig med pengar, och man ska vara särskilt försiktig med andras pengar.

I delrapporten från Sverigeförhandlingarna finns gröna obligationer nämnt. Det är någonting som växer fram internationellt. Gröna obligationer innebär att de pengar som lånas upp öronmärks för ett visst projekt. Detta är säkert någonting som är bra, men det finns problem med att införa det i Sverige. Först och främst rimmar det inte med budgetlagens principer för medelshantering. För att vi ska kunna göra detta i Sverige krävs sannolikt en förändring i budgetlagen.

Det finns också mer tekniska komplikationer. Det kommer att vara dyrare än konventionell upplåning med statsobligationer till följd av att serien låneobligationer helt enkelt blir mindre. Det blir mindre likviditet, och försäljningsförfarandet är antagligen lite mer komplicerat. Men det är absolut görligt.

För att sammanfatta det som jag har sagt: Samhällsnyttan ska styra omfattningen av infrastrukturinvesteringar. Ökade anslag leder till högre upplåning via Riksgälden. Lån leder också till högre upplåning. Svenska staten lånar alltid billigast i Sverige. Vi är bland de billigaste i världen. När jag är ute och träffar internationella investerare är det första de gör att skälla på mig för att jag är så dyr. Svensk kvalitet kostar, brukar jag nämna då.

Gröna obligationer kräver en lagändring. Det kan bli lite dyrare på marginalen. Privat finansiering riskerar att leda till avsevärda fördyringar. Här måste man vara försiktig. Riktig medfinansiering är rimligt, tycker jag, och brukaravgifter måste man tänka igenom ordentligt till följd av de snedvridande effekter som de har. Oavsett finansieringsform måste allt alltid betalas i slutändan via skatter eller via avgifter. Ju dyrare ett projekt blir, desto mer snedvridande skatter måste vi ha, och desto mer snedvridande avgifter måste vi ha.

Ordföranden: Nästa inlägg blir av Margareta Åberg, som är riksrevisor. Rubriken för det hela är *Riksrevisionens granskning: Erfarenhet av OPS-lösningen från Arlandabanan*.

Margareta Åberg, Riksrevisionen: Jag ska presentera en av våra granskningsrapporter, men jag ska först ge er lite bakgrundsfakta.

Arlandabanan är det första och hittills enda större nationella infrastrukturprojekt som har genomförts med just OPS. Arlandabanan byggdes av det privata företaget A-Train AB, som också finansierade stora delar av investeringen. Banan ägs av ett statligt bolag, men A-Train har nyttjanderätten till banans spår och stationer och driver Arlanda Express. Arlandabaneavtalen gäller i 45 år, till 2040, med möjlighet till förlängning i 10 år.

Motivet för granskningen är att avtalen nu har löpt i 20 år och det är viktigt att se vilka erfarenheter som finns. Erfarenheterna kan vara till nytta när andra större infrastrukturprojekt utreds och alternativa genomförandeformer diskuteras. Forskningen behandlar sällan erfarenheter från driftsfasen och kan inte säga så mycket om hur OPS fungerar under själva driftsfasen. Granskningens syfte från vår sida har varit att lyfta fram erfarenheter inför framtida beslut om infrastrukturprojekt när de ska genomföras.

Jag går nu in på resultaten av granskningen. Det första att titta på är om samhällsekonomiska kalkyler behövs för att följa upp nyttan. De kalkyler som gjordes innan man satte igång gällde andra trafiklösningar. Det finns alltså inget underlag som kvantifierar vilken samhällsnytta Arlandabanan skulle bidra med. De kvantitativa uppgifter som fanns inför beslutet att bygga Arlandabanan var prognoser om antal tågresenärer. Prognoserna har av olika skäl visat sig vara överskattade, vilket tyder på lägre samhällsnytta än förväntat.

Miljövinster har uppstått i driftsfasen när resenärer har valt tåg i stället för bil. Det är dock oklart vilka miljökostnader som själva byggandet av banan har medfört. Det är därmed oklart hur stora miljövinsterna är.

Risikfördelning och finansieringslösning avgör utformningen av villkor. Man kan lite raljerande säga att man får det man betalar för. Risikofördelningen innebär att staten inte har stått för några risker för byggande och drift av Arlandabanan. A-Train står för riskerna och även för större delen av finansieringen. Därmed är belastningen på statsbudgeten jämförelsevis liten. Uppskattningsvis stod staten för cirka en tredjedel av byggkostnaderna.

I driftsfasen har staten räntekostnader för villkorslån till A-Train. Å andra sidan krävde risikofördelningen ett långt avtal, 45 år med möjlighet till förlängning i 10 år, för att garantera A-Train ersättning för risktagande, investeringar och även möjlighet till rimlig avkastning. Avtalet ger av samma anledning staten begränsade möjligheter att omförhandla om till exempel omvärldsförändringar skulle skapa behov av att göra annorlunda.

Risikofördelningen och finansieringslösningen innebär också att A-Train bestämmer biljettpriserna på Arlanda Express och har rätt till biljettintäkterna samtidigt som bolaget har visst konkurrensskydd med nyttjanderätt till Arlandabanan under avtalsperioden.

Kostnadsuppföljning möjliggör jämförelser mellan genomförandeformer. Lägre totalkostnad är ett viktigt argument för att välja OPS. För Arlandabanan ville regeringen också testa en ny finansieringsform. Regeringen har inte följt upp om det blev lägre totalkostnader än om projektet hade genomförts med en

annan genomförande- eller finansieringsform. Det saknas kontrafaktiska analyser som visar hur kostnadsutfallet hade blivit om man hade gjort på ett mer traditionellt sett. Det finns inget i vår granskning som tyder på att byggandet av Arlandabanan med OPS blev dyrare, men det går inte heller att bedöma om totalkostnaderna blev lägre.

OPS kan bidra till färdigställande i tid och till få driftsstörningar. OPS kan ge incitament att bygga färdigt inom utsatt tid. Arlandabanan blev färdig med bara några månaders försening. OPS ger också incitament att bygga med god kvalitet för att minska driftsstörningarna och kostnaderna för underhåll och därmed säkra biljettintäkterna. Viljan att säkra biljettintäkter ger också goda incitament att upprätthålla punktligheten.

Utförningen av OPS-avtal påverkar nyttjandet. Arlandabanan är väl integrerad med det övriga järnvägsnätet, och antalet tågresenärer till och från Arlanda ökar stadigt. Mellan 2005 och 2015 ökade antalet tågresenärer från 3,4 miljoner till 5,4 miljoner per år. År 2015 reste var tredje resenär med andra tågoperatörer än A-Train eftersom andra hade släppts in under resans gång.

Om man vill öka antalet tågresenärer ytterligare kan vissa villkor i Arlandabaneavtalen göra det svårt att frigöra fler tåglägen. Det gäller särskilt i rusningstrafik på eftermiddagarna. A-Trains rättighet och skyldighet att köra ett visst antal tåg per timme gör det svårare att planera tidtabellerna och göra det möjligt för exempelvis SL att köra fler avgångar med sina mer långsamma pendeltåg.

Granskningen kommer att publiceras den 21 april, så nu fick ni en liten programglimt.

Ordföranden: Tack så mycket för denna dragning! Nästa rubrik är *Att låna eller inte låna – är det frågan?* Om detta ska Sebastian de Toro, LO-ekonom, tala.

Sebastian de Toro, LO: Tack så mycket för möjligheten att komma hit och tala om de här frågorna! Jag har sju minuter på mig, och jag ska gå rakt på min presentation.

Den bild jag visar här vittnar om ett problem när efterfrågan på infrastruktur vid en given tidpunkt överstiger utbudet. Även om detta är en extrem bild finns många exempel på obalans mellan efterfrågan och utbud som ger upphov till trängsel, köer med mera på svenska järnvägar och vägar. Detta kan lösas på två grundläggande sätt: antingen genom att öka utbudet eller genom att dämpa efterfrågan. Det handlar i praktiken om nyinvesteringar, ökat underhåll, bättre prioritering av brukaravgift och så vidare.

Jag tänker för en stund uppehålla mig vid investeringsspåret. Det har kommit ett antal rapporter från organisationer och personer som pläderar för kraftigt ökade investeringar i Sverige. Den rapport ni ser här kom för några år sedan från Svenskt Näringsliv. De har försökt räkna fram någonting som de kallar för infrastrukturens skulden. De jämför infrastrukturens andel av bnp

vid tidpunkten för rapporten med hur nivån såg ut från slutet av 60-talet till slutet av 70-talet. De kom då fram till att om vi hade haft samma andel av bnp skulle vi ha behövt investera 300 miljarder kronor mer i infrastruktur.

En annan jämförelse som används ibland är att man tittar på hur man investerar i förhållande till andra länder och hur man investerar över tid. Den bild jag visar är lite suddig, men den är i alla fall tagen från Finansdepartementets budgetproposition. Här ser vi att Sverige under åren 2000–2011 investerade mindre än OECD-snittet och väsentligt mindre än de länder som investerade mest.

En tredje jämförelse som jag roade mig med att göra själv var att se på befolkningsprognoser i olika rapporter. I en rapport från Trafikverket 2012 antog man att vi skulle vara 10 ½ miljon invånare i Sverige 2050. I en prognos från Trafikverket 2015 antog man att vi skulle vara 10,7 miljoner invånare. I den senaste långtidsutredningen tror man att vi 2050 kommer att vara 12 ½ miljon invånare. Vi har alltså väsentligt fler invånare.

Om vi nu utgår från att vi behöver satsa mer på infrastruktur – vilka finansieringsmodeller finns att använda sig av? Jag har försökt gruppera dem i två enkla kategorier. Den ena kallar jag för traditionell. Det är skattefinansiering, lånefinansiering och omprövningar i budgeten samt att finansiera i takt med att ekonomin växer. Den andra gruppen kallar jag för alternativ. Där finns medfinansiering – och här menar jag medfinansiering i form av förskottering – och OPS. Man kan ställa sig frågan: Fungerar inte de traditionella metoderna? Måste vi pröva nya metoder?

Låt oss se på grundläggande ekonomiska fakta för Sverige. Här på bilden ser vi skatternas andel av bnp de senaste 20 åren. Skatternas andel av bnp har minskat kraftigt. Om vi vill investera mer har vi alltså möjlighet att höja skatterna något för att finansiera detta. Ett alternativt sätt att se på detta är att fråga sig om vi har möjlighet att låna till investeringar. På bilden här ser vi statsskuldens andel av bnp, hämtat från Riksgälden. I mitten på 90-talet hade vi en statsskuld som uppgick till över 70 procent av bnp. I dag är den nere på runt 35 procent av bnp.

Detta innebär också att Sverige har goda kreditbetyg. I en jämförelse med kreditbetyg från Standard & Poor's, Moody's och Fitch ligger Sverige i topp på alla, till och med bättre än USA och Storbritannien. Vi har alltså goda möjligheter att låna till olika projekt.

Slutsatsen av detta är att de traditionella lösningarna bör vara huvudalternativ. Det finns inga finansieringsskäl till att vi ska överge dem. Alternativ finansiering ska man använda endast om man vid det angivna projektet kan bevisa att det ger ett bättre resultat än att gå via de traditionella lösningarna.

En viktigare fråga är egentligen om vi prioriterar rätt. Det handlar om valet av olika lösningar, exempelvis när det gäller brukaravgifter versus underhåll versus investeringar, i valet mellan järnväg och väg och i valet mellan olika vägprojekt eller olika järnvägsprojekt. Väljer vi rätt där? Man kan vidga frågan till någonting ännu större. Om vi tittar på samhället i dess helhet – gör vi då rätt typ av prioriteringar i valet mellan investering och konsumtion eller i valet

av transportinfrastrukturinvesteringar och andra långsiktigt viktiga investeringar för samhället, exempelvis utbildningsinvesteringar?

Här finns metoder som man kan använda. Vi har fyrstegsprincipen, som transportinfrastrukturplaneringen ska utgå ifrån. Det finns samhällsekonomiska kalkyler som bör ligga till grund för planeringen. Om man läser olika typer av utvärderingar ser man att det ofta riktas kritik mot att de här principerna och samhällsekonomiska kalkylerna inte används i tillräckligt stor utsträckning och att man i de fall man väljer att bortse från dem, vilket i och för sig kan vara legitimt att göra i en demokratisk process, inte är tydlig med att ange skälen för detta: Varför väljer man att bortse från dem?

Då kommer man över till en ännu större fråga, nämligen: Hur är hela vårt finanspolitiska ramverk konstruerat? Bör vi i en sådan här diskussion om hur vi väljer att göra olika prioriteringar också fundera på om det finns regelförändringar som behöver göras i det finanspolitiska ramverket för att kunna avgöra om vi gör rätt typ av investeringar och om vi gör investeringar i tillräcklig omfattning?

Man kan bara se på den diskussion vi har i dag i samhället, där vi i mångt och mycket diskuterar om vi ska ha överskott eller balans. Det påminner lite grann om när Gulliver kommer till Lilliput och de bråkar om huruvida man ska äta ägget från ovansidan eller undersidan. Det är inte där själva konflikten ligger, utan den är större. Om vi gör rätt prioriteringar kommer vi också att kunna avgöra om de investeringar vi gör är tillräckliga och om vi gör rätt typ av investeringar.

Då bör man fundera på – och det är bra att få med sig detta för finansutskottet, som är här i dag – att alternativ som kan diskuteras till det finanspolitiska ramverket och den nuvarande budgetmodellen är dessa: Ska man se på statsskuldens andel av bnp i stället för det nuvarande målet? Bör man införa en drifts- och kapitalbudget där man möjliggör investeringar och lånefinansiering i ökad utsträckning? Bör man fundera på vad som är definitionen av en investering, det vill säga: Finns det andra saker än enbart infrastruktur som bör ingå i investeringsbegreppet? Denna typ av saker bör man ta med sig i en i diskussion om transportsektorn och hela samhällets långsiktiga finansiering.

Ordföranden: Nästa rubrik är *Det finanspolitiska ramverket och lånefinansiering av infrastrukturinvesteringar*. Den som ska tala om det är Harry Flam, professor i internationell ekonomi.

Harry Flam, Institutet för internationell ekonomi vid Stockholms universitet och Finanspolitiska rådet: Som tidigare talare är jag tacksam för att få komma hit och tala om lånefinansiering och det finanspolitiska ramverket.

Jag ska börja med att tala om vad budgetlagen säger och vad utredningen säger om lånefinansiering. Budgetlagens huvudregel är, som ni väl vet, att infrastrukturinvesteringar ska anslagsfinansieras. Utredningen skriver i sin del-

rapport om anslagsfinansiering: ”Anslagsfinansiering ger riksdagen god kontroll över de utgifter som går till infrastruktur och vilken belastning infrastrukturinvesteringar har på statsbudgeten. Genom att olika utgiftsområden tilldelas anslag ställs olika verksamheter mot varandra, vilket tydliggör de prioriteringar som gjorts och den inriktning politiken har.”

Utredningen föreslår ändå inte anslagsfinansiering, utan lånefinansiering. Detta är de argument som utredningen använder för lånefinansiering: Först och främst är det fråga om en ny generation järnväg. Det är svårt, åtminstone enligt min mening, att se vilken relevans det har för om man ska lånefinansiera eller anslagsfinansiera. Man framhåller också att detta är en stor investering som medför stora kostnader. Om man ser på vad det här betyder som andel av statsbudgeten ungefär 2029 eller 2028, när utgifterna är som störst, och med antaganden om ekonomisk tillväxt på 2 procent blir det ungefär 2,4 procent maximalt av statsbudgeten. Normalt ligger det betydligt under 2 procent. Det bör alltså inte vara några problem att få detta att rymmas i en statsbudget och under ett utgiftstak. Det tredje man framhåller är att vi har nytta av detta projekt långt in i framtiden. Detta gäller så gott som alla nya vägar och järnvägar, och det gäller inte specifikt detta projekt. Det är svårt att se vilken bäring detta argument har.

Vilka statsfinansiella konsekvenser har vi då av låne- respektive anslagsfinansiering? Hans Lindblad var inne på den saken. Hans poäng var att det i princip inte är någon skillnad. Jag ska säga samma sak, men kanske lite tydligare. Om staten vill ha oförändrat finansiellt sparande måste andra statliga utgifter minska eller inkomsterna öka. Detta gäller oavsett om man låne- eller anslagsfinansierar ett sådant här projekt. Om staten å andra sidan vill att det finansiella sparandet ska försvagas med samma belopp som kostnaden för investeringen innebär det att staten lånar till investeringen. Detta gäller oavsett om det handlar om låne- eller anslagsfinansiering.

Om staten i det senare fallet vill kompensera för försvagningen av det finansiella sparandet vid en senare tidpunkt, som utredningen föreslår, måste utgifter minska och inkomster öka. Detta gäller oavsett om vi talar om låne- eller anslagsfinansiering.

Det finns alltså egentligen inga som helst skillnader mellan låne- och anslagsfinansiering. Om man väljer att försämra det finansiella sparandet medför det räntekostnader. Detta gäller oavsett om det är låne- eller anslagsfinansiering vi talar om. Räntekostnaderna är i det här fallet högst betydande. Utredningen räknar med att det är så mycket som kanske en tredjedel eller mer av investeringskostnaden.

Jag vill skjuta in något som en parentes här, eftersom Sebastian var inne på detta. Det handlar om ifall man ska ha drifts- eller kapitalbudget. Det här med att skriva av över en viss tid eller att skriva av omedelbart, som man gör vid anslagsfinansiering, spelar egentligen ingen roll. Om man har en jämn ström av infrastrukturinvesteringar och ungefär samma omfattning varje år, vilket vi

har, spelar det ingen roll om man skriver av det omedelbart eller om man skriver av det under, säg, en tioårsperiod. Man får precis lika mycket avskrivningar varje år i alla fall. Men man slipper räntekostnaden.

Jag kommer alltså fram till att den enda skillnaden är att utgiften inte blir föremål för budgetprövning och begränsas av utgiftstaket. Det är skillnaden mellan anslags- och lånefinansiering.

Till slut vill jag säga att höghastighetsjärnvägen medför kapital- och miljöförstöring av ganska stora mått. Enligt den senaste samhällsekonomiska kalkylen från Trafikverket ger varje investerad krona en samhällsekonomisk förlust på 40–50 öre. Vi tar alltså en krona och slänger bort 40–50 öre.

Kalkylen underskattar sannolikt förlusten eftersom investeringar i stationer, anslutningar till befintlig järnväg och kapacitet vid ändpunkterna inte är medräknade. Om vi ser på miljöeffekterna och koldioxideffekterna är kostnaderna för att reducera koldioxidutsläpp genom att bygga höghastighetsjärnväg många gånger högre per kilo än koldioxidskatten per kilo, som ju riksdagen har satt för att spegla den samhällsekonomiska kostnaden av utsläpp. Koldioxidnettot är ungefär noll. Dessutom medför ett sådant här projekt stora ingrepp i landskapet och stora bullerproblem. Det blir en betydande barriär för människor och djur i naturen.

Ordföranden: Tack för det! Nästa talare är Peter Viinapuu, som är vd för MTR Nordic. Vi ska lyssna på *Genomförande av nya infrastrukturprojekt – erfarenheter från MTR*.

Peter Viinapuu, MTR Nordic: Fru ordförande, ärade ledamöter och engagerade åhörare! Jag ska berätta lite kort om våra erfarenheter av att jobba med kollektivtrafik och infrastrukturutbyggnation och lite grann om effekterna av detta.

Jag vet inte om alla är riktigt bekanta med MTR. Vi är ett bolag som i dag finns på tre kontinenter. Vi bedriver verksamhet i ett antal olika länder där vi både opererar, det vill säga kör, tåg med människor mellan olika städer och bygger ut kollektivtrafik. Det gör vi både i offentligt finansierad form och i OPS-liknande former. Jag ska berätta lite grann om ett av de projekt som vi kör just nu. Det är beläget nere i Sydney i Australien.

Innan jag kommer in på detta tror jag dock att det är viktigt att man vidgar perspektivet. Vi tenderar ibland, som alltid i diskussioner, att falla in på vissa tårtbitar och diskutera den enskilda tårtbiten medan det faktiskt är tårtan som helhet som man behöver beakta. I det här fallet avser jag egentligen både det som har med själva investeringarna att göra för att få till stånd en infrastruktur och, inte minst, att drifta denna infrastruktur och göra de reinvesteringar som ska komma under en pågående förväntad livslängd.

Det är denna totala livscykelkostnad som det är centralt att man beaktar när man diskuterar olika former för hur vi kan bygga, finansiera och drifta ny infrastruktur. I ett växande land och i växande städer behöver vi väl fungerande

kollektivtrafik. Vi behöver också kapacitet som väl möter den efterfrågan som finns.

I det här fallet tänkte jag inte ge mig in på det som handlar om gapet mellan biljettintäkter och den totala kostnaden av livscykeln. Det kräver ytterligare tio minuter, så det får vi ta vid ett annat tillfälle.

Jag vill berätta lite grann om vårt Sydneyprojekt. Det bygger på en form som vi kallar för DBOT: design, build, operate and transfer. Det handlar om att man som ett bolag eller konsortium, i vårt fall, är med från starten. Man gör alltså hela planeringen i detalj för det man ska bygga. Man bygger det, och sedan driver och drifvar man det under en koncessionstid. Efter en koncessionstid överför man tillgången tillbaka till det offentliga regi.

I Sydney har vi fått förtroendet att bygga ut ett existerande pendeltågssystem på 13 kilometer med 23 kilometer ny sträckning. Det är åtta stationer, och vi bygger också 4 000 infartsparkeringar i anslutning till dessa åtta stationer. Det handlar om att bygga trafiksystem, det vill säga att vi ska underlätta omstigning mellan olika trafikslag.

Detta är ett projekt som vi vann i en konkurrensutsatt upphandling. Kontraktet skrevs 2014, och i januari 2015 påbörjades det fysiska arbetet. Första halvåret 2019 kommer passagerarna och resenärerna i New South Wales att kunna resa i detta helt automatiserade tågssystem.

Från det att vi har tagit över detta har vi fått en koncession under 15 år. 15 års koncession är ungefär i paritet med de längre trafikupphandlingar som vi har i Sverige i dagsläget för till exempel tunnelbana och andra typer av operationer. Det är en tidshorisont som är överblickbar och hanterbar.

I detta fall i Sydney handlar det återigen inte om en svart och vit bana, utan det handlar om att designa ett upplägg som bäst hanterar och lägger riskerna hos den aktör som har bäst förutsättningar att styra och kontrollera dem. I Sydney valde man att utifrån delstatens perspektiv ta ansvar för det som är den traditionella anläggningen av underbyggnad, tunnlar, broar och så vidare. Där är även planprocessen en viktig komponent. Det är den risk som man från delstatens perspektiv kontrollerar och styr bäst över. Medan vi har fått ansvar för det som har med bana, el, signal, telekommunikation, fordon, stationer att göra i det konsortium som vi etablerade för att bygga upp detta. Denna konstruktion bygger på att det är denna part som har bäst förmåga att leverera både kvalitet och kostnad.

Jag håller med om det som Hans Lindblad var inne på, nämligen att man ska vara förnuftig med både sina egna pengar och andras pengar och göra det som skapar bästa möjliga nytta. Och detta handlar om att hitta denna komposition.

Jag vill poängtera att det som jag nu beskriver är den modell som man valde i Sydney. Varje projekt måste byggas på sina principer och med de aktörer som är engagerade i just detta case.

När det gäller ersättningen för detta tar staten naturligtvis de delar som har med den grundläggande infrastrukturen att göra, och som i detta fall paketeras under del A här. Men del B ersätts i två kombinationer. Den ena ersätts i form

av milstolpar i en leverans, det vill säga ett färdigställande av till exempel en station. När stationen är inspekterad och klar för driftsättning och godkänd då ersätts konsortiet med motsvarande ersättning för kostnaden. Saker som har med reinvesteringar och drift och underhåll att göra läggs däremot inom ramen för en koncessionsavgift, och ersättningen tas i detta fall kanske ut per passagerarkilometer eller kopplat till antal resenärer som nyttjar systemet. Man förflyttar alltså risken och skapar en tydlighet i denna dimension.

Vi vet att oftast när vi i dagsläget designar olika saker och gör det i traditionella siloformat maximerar man nyttan i respektive silo. Men det handlar om att optimera nyttan i förhållande till livscykelkostnaden, driften och kvaliteten.

Jag vill också poängtera att när man lämnar tillbaka denna tillgång, i detta fall efter 15 år, till delstaten handlar det inte om att lämna över det som finns kvar i restprodukter av denna operation, utan det finns mycket tydliga kriterier för vilken standard som denna infrastruktur ska upprätthålla så att man kan fortsätta driften efter de 15 åren och under den tid som delstaten väljer att nyttja detta system.

Det krävs många aktörer för en sådan här operation. Detta projekt gäller drygt 50 miljarder i omslutning. Det konsortium som vi leder har motsvarande 24 miljarder som vi investerar i detta projekt och som betalas tillbaka i det som jag beskrev som milstolpsersättningar men också som en löpande ersättning i förhållande till den leverans som sker. Det finns också mycket tydliga kvalitetskriterier utifrån resenärsperspektivet. Det handlar om vilken punktlighet som systemet ska leverera, och det handlar i grunden om vilken kundnöjdhet som systemet ska uppnå hos dem som nyttjar systemet. Det gäller därför att skapa de drivkrafter som gör största möjliga nytta.

Projektet är, som sagt, igång. Det är full fart. Första halvåret 2019 ska detta driftsättas fullt ut, och deletapper kommer att tas i bruk innan dess.

Jag ska göra en summering. Infrastrukturen måste naturligtvis betraktas utifrån livscykelperspektivet. Driftskostnaderna och reinvesteringarna är minst lika höga som själva grundinvesteringen. Det måste man ta i beaktande. När vi designar ett trafiksystem, i detta fall i Sydney, gäller det att också titta på vilken grundkvalitet som vi designar i denna infrastruktur. Ofta investerar vi kanske mer i grundkvaliteten för att få lägre drifts- och underhållskostnader och bättre kvalitet i leveransen över kontraktets tid.

Med modellen för design, build, operate och transfer tar vi de risker som vi bäst kontrollerar. Det handlar inte minst om systemintegrationen mellan det som har med bana, el, signal, telekommunikation, fordon och stationer att göra. Det är det som vi som operatör kan styra, påverka och ge bäst effekt. Medan det som i detta fall har med anläggningsbitarna att göra, alltså tunnlar, broar och så vidare, har delstaten bäst förmåga att styra.

Vi ser också utifrån Sverigeförhandlingen och Niklas Lundins team att det finns ett antal objekt inom Sverigeförhandlingens förhandlingslista som mycket väl skulle kunna lämpa sig för denna typ av upplägg även i en svensk kontext.

Från MTR:s sida har vi lång erfarenhet av dessa bitar, och vi är gärna med och delar med oss. Man ska väl säga som i tv när det handlar om alkohol att det även finns andra alternativ.

Ordföranden: Då fortsätter vi denna offentliga utfrågning om finansiering av infrastruktur som arrangeras av trafikutskottet och finansutskottet i Sveriges riksdag. Nu ska vi få höra Mats Williamson, vice vd för Skanska AB, om att OPS prövar nya vägar.

Mats Williamson, Skanska AB: OPS är en smart upphandlingsmodell. På bilden här ser ni M25, ringvägen runt London som är en av Europas mest trafikerade vägar. Det här projektet var tvunget att vara klart i tid till OS 2012, och det blev klart i tid.

En av fördelarna med OPS-projekt är just att det blir färdigt i tid och till den kostnad som man har kommit överens om. Ännu viktigare är att OPS stimulerar till innovation och livscykelkostnadstänkande. Vi står inför stora samhällsutmaningar. Det gäller att vända och vrida på varenda skattekrona och verkligen fundera på hur vi kan få ut mesta möjliga infrastruktur för de pengar vi har.

Ett sätt som man kan göra detta är att använda sig av OPS och tänka nytt. Det duger inte att göra som vi alltid har gjort. World Economic Forum har en arbetsgrupp som studerar byggbranschen, och den här bilden är ett utdrag från deras rapport. Den röda kurvan visar produktivitet utvecklingen i byggbranschen. Den blå kurvan visar utvecklingen i alla andra branscher förutom jordbruk. Det är en dyster läsning att se denna röda kurva, alltså för byggbranschen, där produktivitet utvecklingen har varit negativ.

World Economic Forum pekar på tre aktörer som ansvariga för att det ser ut på det här sättet. Den första ansvariga är jag, det enskilda byggföretaget, där vi inte är tillräckligt duktiga på att ta till oss av ny teknik och inte tillräckligt duktiga på att lära oss på ett strukturerat sätt från projekt till projekt. Den andra delansvariga gruppen är branschen som helhet, där branschen inte är tillräckligt duktig på att jobba med ett flöde där projekten flyter igenom utan det gärna blir suboptimeringar. Den tredje ansvariga är ni kunder, inte minst det offentliga, som kanske står för 50 procent av beställningarna i byggbranschen, där man inte agerar tillräckligt mycket för att skapa innovation.

Den vanligaste upphandlingsformen är den längst till vänster i bilden, där kunden i detalj specificerar det arbete som ska utföras. Det kan var tjockleken på asfalt, det kan vara hur bred vägen ska vara och så vidare. Vi tävlar på lägsta pris. Vi får använda våra muskler men inte tillräckligt mycket vår hjärna. Detta stimulerar inte innovation. De lösningar som tas fram kan vara sådana att de ger en låg investeringskostnad men en framtida högre drifts- och underhållskostnad.

Modellerna längst till höger i bilden fokuserar i stället på livscykelkostnad, och det innebär att vi ibland väljer lösningar med en högre investeringskostnad men som ger lägre drifts- och underhållskostnader.

Skillnaden mellan funktionsentreprenad och OPS är inte bara finansieringen utan även hur riskerna fördelas. I en funktionsentreprenad faller merparten av riskerna på kunden, beställaren, medan merparten av riskerna ligger på det privata i OPS-alternativet.

När ska man då välja OPS? OPS ger incitament till att skapa smarta lösningar, eftersom vi ansvarar under 30–40 år, och för att tala klarspråk så tjänar vi pengar om vi lyckas få fram bra lösningar som sedan visar sig fungera. Sådana bra lösningar kan vara material som håller längre. Det kan vara installationslösningar som ger lägre energikostnad. Men det kan också vara lösningar som ger lägre koldioxidutsläpp. Andra fördelar med OPS är att vi inte får någon underhållsskuld. Vi får en bättre förutsägbarhet när det gäller tid och kostnader, och det kan också leda till kortare byggtider.

OPS används redan i dag i många länder, och som på olika ställen har det skett en utveckling när det gäller OPS. Jag tror att det är väldigt viktigt att man lär av vad andra har gjort för fel tidigare. Tittar vi på de projekt som genomförs med OPS just nu i andra delar ser vi i Storbritannien ett system där man delar på eventuellt överskott. Där finns en form av vinsttak. I USA håller vi på att bredda I4 genom Orlando. USA:s motsvarighet till Riksgälden ger då ut obligationer för att på det sättet minska finansieringskostnaden. Vi ser även allt oftare att kunden är med och samfinansierar projekten för att reducera finansieringskostnaden.

Vi ser fem projekt som skulle vara möjliga att genomföra i närtid i Sverige. Det är en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør. Det är en metro mellan Malmö och Köpenhamn. Det är fyrspår mellan Stockholm och Uppsala. Det är Södertörnsleden och Östlig förbindelse här i Stockholm.

Östlig förbindelse har vi i detalj studerat och då använt oss av de antaganden som görs av Trafikverket och Sverigeförhandlingen. Om det projektet genomförs som ett OPS-projekt ger det i genomsnitt 685 miljoner per år i överskott som kan användas till exempel till att bygga ut kollektivtrafik.

Jag utmanar er att våga prova någonting nytt. För oss är det frustrerande att inte till fullo få använda oss av den kunskap, erfarenhet och innovationsförmåga som finns hos oss. När vi gör det ger det resultat. På min första bild visade jag M25, där vi arbetade med innovativa lösningar och delade besparingar med kunden. Det slutade med att kunden fick en check på 1 miljard kronor.

OPS är ingen universallösning, men för rätt projekt är jag helt övertygad om att det blir en lönsam affär från ett samhällsekonomiskt perspektiv. Min uppmaning till er är att lära från projekt som genomförts i andra länder och ta fram en svensk OPS-modell.

Ordföranden: Tack så mycket för det inspelet! Då ska vi höra från Erik von Ehrenheim, Macquarie Infrastructure and Real Assets. Rubriken för anförandet är *Strukturering av pensionskapital i transportinfrastrukturen*.

Erik von Ehrenheim, Macquarie Infrastructure and Real Assets: Tack så mycket för att jag fått komma hit! Jag heter Erik von Ehrenheim och är Nordenansvarig för Macquaries infrastrukturfonder. Macquarie är en australiensisk bank som investerar pensionskapital i infrastruktur runt om i världen. Vi är antagligen störst i världen på det, och vi har ungefär 80 miljarder euro i tillgångar runt om i detta.

Vi betjänar ungefär 100 miljoner personer per dag i samhällsviktig infrastruktur, och på bilden kan ni se vilka olika sektorer det är.

Samhällsvinster vid privat finansierad infrastruktur är stora. Det finns väldigt goda erfarenheter från andra länder, precis som vi har hört. Staten har begränsade resurser, och privat kapital är ett sätt att tillföra resurser där det saknas pengar.

Att försälja befintliga tillgångar är kanske det effektivaste sättet att tillföra privat kapital till samhället, och det finns väldigt många möjliga exempel på hur man skulle kunna försälja tillgångar och tillföra de pengarna till nya projekt med en mycket högre effektivitet.

Det finns väldigt många beprövade strukturer för detta som man kan lära av från andra länder. Man kan säga att oftast blir de privata lösningarna mer kostnadseffektiva, både i byggprocessen, som Mats sa, och även i driftsprocessen. Det kan vi visa och ge många goda exempel på.

Den totala kapitalkostnaden för privat kapital är inte speciellt hög i dag – jag ska komma till det – och staten kan säkert låna billigare, men statens låneutrymme är begränsat.

Sedan ska jag säga att samhället kan kontrollera de privata investeringarna genom prisregleringar. Finns det inga prisregleringar etablerade så kan man skapa prisregleringar och intäktsregleringar genom de avtal man gör vid försäljningarna. Jag vill peka på Arlandabanan som ett lyckat exempel på ett privatfinansierat infrastrukturprojekt. Arlandabanan har för sina ägare hela tiden sedan den byggdes avkastat 2 procent på totalt kapital i dag, och det är väldigt lågt. Hade man vetat det hade man antagligen inte byggt den, därför att det var så stora förluster i början.

Kapitalkostnaden är låg i dag. Räntemarknaden älskar infrastruktur. Det går att låna mycket billigt, och det finns exempel på det. I grafen ser ni kostnaden för två obligationer i våra infrastrukturprojekt – ett är i Bristols flygplats och ett är i en fransk motorvägsgrupp. De ligger i dag på kanske 30–50 punkter över statslåneräntan, och det är historiskt lågt. Så lågt har det inte varit sedan kanske 30-talet, och basräntenivån är som ni vet nästan obefintlig.

Det finns också väldigt mycket pensionskapital som söker sig till det här tillgångsslaget för att få långsiktig avkastning, och det är då det egna kapitalet. Väger man samman de här projekten så kan man komma ned på väldigt låga

kapitalkostnader. Vi pratar om 4–5 procent i total kapitalkostnad, ibland ännu lägre, så det är ett historiskt bra tillfälle för samhället att ägarväxla infrastruktur tillgångarna till den privata marknaden.

Samhället kan även påverka kostnaden för nya projekt genom att man tar en del av risken. Man kan ta olika slag av projektrisker, och man kan även ta en refinansieringsrisk och på det sättet få ned kapitalkostnaden ytterligare när man tar in privat kapital, för det är ju risken man tar betalt för.

Man kan också reglera intäkterna. Jag ska inte gå in i detalj på vad det här är, men man kan sätta en prisreglering som innebär att det privata konsortiet som nu äger ett sådant här projekt får en reglerad intäktsström, där man har en kapitalkostnad med ett avkastningskrav som är satt till regleringen och som styrs av den allmänna räntenivån och sätts av den reglerande myndigheten. Sedan får man betalt för sina kostnader.

Det fina i den här kråksången är att när regleringsperioden är slut så baserar man regleringen på den kostnad som man uppnådde, och man försöker alltid att vara effektivare eftersom det är så man tjänar pengar. Då delar man med sig av effektiviteten varje gång till samhällsmedborgarna, och det här är oerhört drivande för effektiviseringar. I de flesta fall har man kvalitetsincitament till exempel i tillgänglighet och sådana saker som man också kan styra med. Samhället kan alltså styra genom regleringar, och det är så samhället ska styra.

Jag vill sist lämna exempel på några konkreta projekt inom transportinfrastrukturen. Vi tycker att staten och Näringsdepartementet borde låta utreda de här projekten inför det kommande trafikbeslutet. De finns inte i den infrastrukturbudget som finns nu, och de kommer antagligen inte heller att få plats i den som ni ska besluta om nästa vår. Det finns i de här projekten ett värde på mer än 80 miljarder i form av framför allt framtida investeringar som man på det sättet kan lyfta över på de privata intressenterna.

Projekten har kapacitet att finansieras huvudsakligen via brukaravgifter, och det tror vi är en väldigt viktig bit. De går samtidigt att bryta ut från den befintliga verksamheten på ett hyggligt enkelt system utan alltför mycket lagändringar och så. Det finns ju möjlighet för staten att ha kvar sitt inflytande i det här genom koncessionsavtal, regleringar, delägarskap och så vidare.

Vi tror också att man kan implementera det här ganska snabbt och skapa stora samhällsvinster. Järnvägens kraftförsörjning, Malmбанan eller det här nya projektet med elvägar kommer att kräva mycket, mycket stora investeringar, och det kan man då strukturera på ett sätt så att den privata marknaden kan tillföra detta kapital på ett kostnadseffektivt sätt.

Vi skulle gärna vilja visa er *hur* kostnadseffektivt och på vilket sätt det ska struktureras, och det tror vi att Trafikverket är bäst på att utreda. Vi ställer gärna upp och hjälper dem med vår erfarenhet, och det finns säkert många andra institutioner som även befinner sig här i dag som kan ställa upp med erfarenhet hur man strukturerar och prissätter den här typen av tillgångar. Då har ni ett underlag för ert beslut i kommande trafikproposition.

Ordföranden: Tack så mycket för det inspelet! Nu ska vi fortsätta med pensionsfonder och lyssna på Kerstin Hessius som är vd för Tredje AP-fonden. Rubriken är *Pensionskapital och infrastruktur – en investering för framtiden*. Varsågod, ordet är ditt!

Kerstin Hessius, Tredje AP-fonden: Tack så mycket för att jag har fått möjlighet att komma hit! Det uppskattar jag mycket.

Jag är som sagt vd för Tredje AP-fonden. Vi har 300 miljarder under förvaltning. Tillsammans med de andra AP-fonderna i det statliga inkomstpensionssystemet har vi ungefär 1 230 miljarder vid årsskiftet. Jag tänkte kort prata om vilken roll vi har och varför vi är intresserade av den här frågan.

Jag kan börja med att konstatera det vi har pratat om allihop här i dag, och det är att vi har ett mycket stort behov av att utveckla infrastrukturen i Sverige. Vi har dessutom ett väldigt stort behov av att bygga bostäder. När man jobbar med pensioner jobbar man med långsiktig tillväxt. Det kanske viktigaste för pensionssystemet är att vi har en god tillväxt i Sverige, annars kommer inte pensionssystemet att klara av sina åtaganden eller så kommer pensionerna att bli väldigt låga. För att skapa så generationsneutral utveckling som möjligt för Sverige tror jag alltså att det är väldigt viktigt att vi investerar i infrastruktur.

Vi AP-fonder har också ett uppdrag som handlar om att vi är generationsneutrala i vårt uppdrag. Vi jämnar ut inkomsterna och utgifterna. När inkomsterna är för låga och utgifterna för stora i det pay-as-you-go-system som vi har så går vi emellan och täcker underskott, och det kommer vi att göra fram till 2035. Den fråga som Hans Lindblad tog upp, att om vi möjligtvis skulle lägga för mycket investeringar i dag så skulle det försämra för morgondagen, tror jag inte på det, i alla fall inte om AP-fonderna är med och placerar pengarna, eftersom vi jobbar just med det här utjämnningssystemet. Men det kan vi diskutera senare.

I alla fall tycker jag att vi har pratat om många olika källor till finansiering. Den kanske viktigaste frågan som togs upp här är liksom mellan utbud och efterfrågan. Det finns en väldigt stor efterfrågan, medan utbudet är alldeles för begränsat, och det är väl huvudfrågan: Hinner vi med? Har vi kapacitet att bygga så mycket infrastruktur som vi behöver just i dag?

Då har vi det gynnsamma läget att vi har i princip noll i ränta, eller en väldigt låg ränta, och det är ett av de få tillfällena när man verkligen kan säga att det är lönsamt att investera i infrastruktur. Dessutom har vi pratat om att investerarna är beredda att acceptera en väldigt låg totalavkastning, just på grund av att vi har så låg ränta, och därför finns det möjlighet att få in mycket kapital i detta. Det finns alltså mycket kapital.

Jag tänkte visa någon bild så att vi kan tänka igenom vilka olika aktörer vi är som skulle kunna vara med och bygga Sverige. Det är vi pensionsfonder, inte bara svenska utan det kan vara internationella också, och jag tror inte att vi ska vara så rädda för internationellt kapital. Om vi har ett stort behov ska vi vara tacksamma för att fler konkurrerar, för då får vi ned kostnaden. Därför

tror jag att det kan vara även utländskt kapital, beroende på vad det är för typ av projekt.

Vi pensionsfonder har de två saker som Björn Hasselgren tog upp: Vi har kapital, och infrastruktur är kapitalintensivt. Vi har även långsiktighet, och infrastruktur har väldigt lång livslängd. Därför är vi, som vi ser det, bra investerare.

Vi är däremot inte så bra på att ta hand om de bitar som handlar om projektering och om byggande. Det är inte där vår kompetens ligger. Där bör det vara andra aktörer, och vi har ju haft flera uppe som har diskuterat det, både Skanska, MTR och så vidare.

Det som vi tittar på när vi diskuterar den här frågan är egentligen de olika finansieringslösningar som finns. Även om staten lånar billigast har inte staten ett obegränsat låneutrymme, precis som Erik alldeles nyss sa, och det är ju det som är problemet. Då måste man se vad vi kan göra åt det.

Jag sitter i styrelsen för två bolag i Sverige som är statligt ägda. Det ena är Arlandabanan Infrastructure AB som äger Arlandabanan. Det andra är Öresundskonsortiet som opererar Öresundsbron. Öresundsbron är avgiftsfinansierad. Det är en alldeles utmärkt investering som inte hade blivit av om den inte hade blivit avgiftsfinansierad. Arlandabanan hade inte blivit byggd om det inte hade varit en OPS-lösning.

Då måste man diskutera: Har det varit samhällsekonomiskt dumt att göra dessa investeringar? Absolut inte, som jag som styrelseledamot i dessa två väldigt viktiga infrastrukturprojekt ser det i alla fall.

Om vi går vidare till AP-fondernas roll i det här ser väl vi, som många har nämnt, att vi framför allt kanske skulle kunna lyfta av en del tillgångar i statens balansräkning och på det sättet frigöra resurser till infrastruktur. Vi kan ge några exempel på investeringar som vi har gjort under den senaste tiden. Det är investeringar på över 100 miljarder, om vi går ihop med de andra AP-fonderna som har varit med och några andra pensionsfonder.

Vi har köpt elnätet av Fortum. Det kunde lika gärna ha varit ett av Vattenfalls elnät. Vi köpte gamla Vasakronan och lade ihop det med AP Fastigheter. Vi köpte även Hemsö av Kungsleden, som är ett fastighetsbolag som utvecklar och äger infrastrukturfastigheter, det vill säga vård, skola, omsorg och polishus. På bilden ser ni polishuset i Rosengård i Malmö som vi precis har byggt.

Det här är investeringar på över 100 miljarder som vi har gjort de senaste åren, och vi utvecklar hela tiden nya fastighetsbolag och infrastrukturbolag i den utsträckning vi får möjlighet att vara med och finansiera dem.

Vårt problem är att vi ser alldeles för lite komma ut till marknaden, och vi skulle hemskt gärna vilja vara med och se över och diskutera vilka andra tillgångar som staten skulle kunna frigöra för att använda pengarna till att bygga ny infrastruktur. Vi ser alltså gärna lite ägarväxling i statens portfölj för att lösa en del av infrastrukturinvesteringarna!

Ordföranden: Tack, det var ett tydligt budskap! Vi går över till den sista föredragshållaren som är Gunnar Wetterberg, historiker med mera. Rubriken på anförandet är *Från Gripenstedt till Sverigeförhandlingen*. Kanske inte alla led hinns med men några av dem!

Gunnar Wetterberg: Tack så hemskt mycket för att jag får komma hit, och tack så hemskt mycket för att jag får tala om Gripenstedt!

Det var nästan så jag började skriva historia igen. Jag var ansvarig för långtidsutredningarna på Finansdepartementet i början av 90-talet. Jag lyckades göra en dotter, och när jag var pappaledig med henne fick jag ett förlag att sponsra en liten bok. I den skrev jag ett kapitel om Johan August Gripenstedt, vår genom tiderna mest lysande finansminister.

En av hans stora insatser, vid sidan av frihandeln, var järnvägsutbyggnaden. Man begrep att den privata sektorn inte klarade att bygga järnvägarna, och därför hade man redan i slutet av 1840-talet sagt att staten skulle bygga stambanorna. Man trodde att man var tvungen att bygga med budgetmedel, och därför bestämde man att det var brännvinsskatten som skulle finansiera järnvägsutbyggnaden.

Fastän vi söp rätt kraftigt på den tiden tog det lång tid att få ihop pengarna man behövde, och därför var hans mest strategiska insats att vid riksdagen 1857–58 hålla ett två dagar långt anförande där han övertygade er om att det fanns goda ekonomiska skäl att låna upp hela pengarna det kostade att bygga det.

Pengen var 25 miljoner stor. Räknar man om det med prisindex är det 1 ½ miljard. Räknar man om det med lönekostnadsindex är det nästan 50 miljarder. Men det som kanske ger bäst perspektiv på det är att det var ett par tre gånger de samlade statsutgifterna vid den här tiden. Det var alltså en rätt stor satsning.

Jag kallade boken för *Historien upprepar sig aldrig*, och det tror jag att man ska hålla fast vid. Men det som gör att det ändå är en poäng att tala om Gripenstedt i samband med Sverigeförhandlingen är att nu har vi ett facit på varför Gripenstedts insats var så lyckad, och vi kan bena upp faktorerna i det som gjorde att det blev en så framgångsrik investering. Kanske kan dessa faktorer vara något som vi tar med oss när vi går in och diskuterar: Är den här infrastruktursatsningen någonting vettigt?

Jag tror att det finns fyra faktorer att peka på. Den första är mycket enkel: Hurdana såg alternativen till järnvägen ut? De var oerhört usla. Vägarna hade inte ens makadam vid den här tiden, vilket betydde att de gytjade ihop sig så fort där blev lite regn och tjällossning. Det innebar att den omkrets man kunde nå runt städerna och bruksorterna var ganska liten. Man var hänvisad till vattendräneringarna. Överallt där det behövdes landvägar blev järnvägen ett fantastiskt alternativ till det dåtida vägnätet, och det är det som är förklaringen till sådana stolleprov som att man från Lund och Malmö drog tre fyra olika järnvägar ned till Ystad och Trelleborg. I Skåne byggde man 164 mil järnväg, men i dag är det bara 60 av dem som vi tycker att det är vettigt att driva över huvud taget.

Alternativet till den infrastruktur man vill satsa på är alltså väldigt viktigt för de framgångar man eventuellt kan nå.

Den andra poängen är att stambanan och järnvägarna förlöste resurser som vi inte använde tidigare. Vi hade en väldig flax med tajmingen. Det kom när konjunkturen både för järn och stål och för havre, som var den största exportvaran vid den här tiden, var på väg upp.

Järnvägarna innebar att man kunde pumpa ut mycket mer järn och stål till kusterna än tidigare. Men det betydde också att vi kunde odla upp tassemarker inne i Småland och på andra obskyra ställen och föra ut havren därifrån till kusterna på ett sätt som inte tidigare hade varit möjligt. Järnvägen innebar att vi förlöste produktionspotential som vi tidigare inte hade kommit åt.

Den tredje viktiga faktorn är att järnvägen befruktade väldigt mycket av det övriga näringslivet i Sverige. Om ni tittar på det ska ni se att överallt där vi byggde järnväg kom det massor av mekaniska verkstäder. De byggde vagnar och lok, räls och allt vad det nu var som behövdes. Väldigt mycket av produktionen för järnvägen blev inhemsk.

Det betydde ett produktionsuppsving redan som en följd av beställningen. Men det hade också en långsiktig effekt. De mekaniska verkstäderna som byggdes upp på 1860- och 1870-talet blev på 1890-talet grunden för snilleindustrierna som förlöste hela den svenska exportboomen och gav upphov till företag som vi lever gott på den dag som i dag är. I den mån de nya verkstäderna inte blev de nya snilleindustrierna hade de utbildat snilleindustriernas verkstadsarbetare. Det var ett sätt att höja den tekniska kompetensen i hela näringslivet.

Den fjärde viktiga faktorn är att staten byggde stambanorna men att väldigt många bibanor var privata eller halvprivata. Det är väldigt viktigt när man tänker infrastruktur. Ju fler bibanor eller motsvarande som man får till det grundläggande nätet, desto mer värdefullt blir hela nätet eftersom man kan nå mycket större delar och ordna transporter över en mycket vidare sträcka.

Därför var beslutet 1857–1858 väldigt klokt. Men det hade en del problem med sig. Vi fick en järnvägsboom under 1860- och 1870-talen som slutade med en fruktansvärd finansiell krasch 1878 då Stockholms Enskilda Bank gick på öronen och staten var tvungen att gå in och rädda Wallenbergarna om de över huvud taget skulle kunna leva vidare i det svenska näringslivet.

Det var också så att den första faktorn, hur räligen alternativen var, vände så småningom. Vi är duktiga på järnvägshistoria, men vägshistoria är minst lika intressant. På 1920-talet började vi rusta upp vägväsendet i Sverige samtidigt som bilismen började komma. Det är på 1920-talet som vi börjar lägga ned järnvägssträckor som inte längre bär sig. Det betyder att vi i hela landet har lagt ned ungefär en tredjedel av nätet. I Skåne har vi lagt ned nästan två tredjedelar av det samlade nätet.

Jag har inget riktigt bra svar. Men jag skulle vilja säga följande. Om ni går tillbaka och läser Gripenstedts blomstermålningar, som de kallades, när han förklarade varför stambanorna skulle byggas, får ni ganska många uppslag till hur man än i dag kan analysera: Är det värt pengarna att satsa på det ena eller

det andra infrastrukturprojektet? Det är nog en diskussion man bör ta innan man börjar sofistikerade resonemang om vilka tillgångar man ska byta bort och vilka finansieringsformer man ska välja.

Ordföranden: Återstoden av tiden fram till 13.00 prick då vi slutar är en frågestund för riksdagsledamöter. I presidiet har vi bestämt att vi grupperar frågorna två och två, och ordningen på frågorna går efter partiernas storleksordning.

Teres Lindberg (S): Tack för väldigt intressanta föredragningar. Jag skulle först vilja ha ett klagörande. Jag hängde inte riktigt med. Sebastian de Toro hade ett resonemang om drifts- och kapitalbudget som sedan fick kritik av Harry Flam. Jag hängde inte riktigt med på vad resonemanget handlade om. Jag skulle gärna vilja ha ett klagörande om det.

Sedan kommer jag till den kanske lite större frågan. Man kan först konstatera att det inte finns några gratisluncher någonstans. Det politiska dilemma är också att vi vill ha allt åt alla. Det handlar inte bara om de olika politiska partiernas uppfattningar. Det handlar också om vad man nästan skulle kunna kalla regionpartierna. Alla vill ha allt till sin egen region.

Där någonstans finns dilemma. I kontexten att vi talar om samhällsekonomiska kalkyler och samhällsekonomiska vinster säger det sig självt att storstäderna numerärt, till antalet, har bättre investeringslägen. Det är också där vi får ut andra typer av vinster som till exempel markvärdesökningar, och så vidare.

Jag har en fråga om det är någon som har räknat på hur man skulle kunna använda markvärdesökningar för att minska det offentliga kostnader vid infrastrukturinvesteringar. På det sättet skulle man kunna få mer infrastruktur till ställen där det kanske är mindre lönsamt.

Kopplat till det funderar jag också på samhällsekonomiska kalkyler. Det är alltid svårt att göra beräkningar. Frågan är: Kan man göra beräkningar på det som inte finns? Kan man räkna på samhällsnyttor i kalkyler på det som inte finns?

Edward Riedl (M): Tack, alla föredragshållare som har berikat oss under förmiddagen. Det har varit många spännande infallsvinklar.

I grunden handlar det givetvis om samhällsekonomiskt lönsamma investeringar. Givet att det är grunden: Hur ska vi finansiera det? Vi kan konstatera att svensk ekonomi i grunden är väldigt välskött. Staten lånar upp extremt billigt. Ibland har vi till och med haft så billig upplåning att vi har tjänat pengar på att låna. Men det har möjligen varit under korta perioder.

Det föranleder att många röster höjs för att staten borde vara den enda som lånar upp när det gäller infrastrukturinvesteringar. Därför tyckte jag ändå att det var lite intressant när Björn Hasselgren tog upp resonemanget att det finns

andra värden vad gäller vem som lånar och till vad. Det skulle jag gärna vilja att han utvecklar det resonemanget lite grann.

Jag har också en fråga till Mats Williamson på Skanska. Jag tyckte du beskrev ganska bra varför OPS är rätt och riktigt, varför det utvecklar och varför det skapar innovationskraft. Jag ställer frågan lite ledande, och det kan man få göra ibland som politiker: Vem ska leda innovation inom branschen och se till att vi får en utveckling ifall man inte gör upphandlingarna mer sammansatta, det vill säga åt OPS-hållet? Vem ska annars leda innovationsarbetet? Det är mina två frågor.

Ordföranden: Den första frågan som Teres Lindberg ställde uppfattade jag som att Sebastian de Toro och Harry Flam ska svara på och den andra frågan Niklas Lundin.

Sebastian de Toro, LO: Slutklämmen på mitt föredrag var en fråga om det nuvarande finanspolitiska ramverket är optimalt konstruerat för att maximera välfärden på lång sikt. Jag tycker att man bör genomföra en större utvärdering av det finanspolitiska ramverket där den frågan ställs och där man prövar alternativa mål.

Det kan vara ett mål för det totala sparandet. Det kan vara en drifts- och kapitalbudget. Det kan vara att man diskuterar vad som är investering och vad som inte är investering. Jag nämnde drifts- och kapitalbudget, och då kritiserade Harry Flam det lite snabbt i inlägget efter.

Min poäng är inte att säga att drifts- och kapitalbudget är den rätta lösningen. Men det finns teoretiska skäl till att det skulle kunna vara en bra modell. Om man genomför korrekta samhällsekonomiska kalkyler som politiker väljer att följa, och det inte finns några direkta flaskhalsar, skulle man kunna tidigarelägga ett antal lönsamma investeringar jämfört med dagens modell för det finanspolitiska ramverket.

Det skulle vara det teoretiska skälet för. Sedan kan det finnas nackdelar även med den modellen. Det måste man pröva.

Harry Flam, Finanspolitiska rådet: Vi kan tänka oss att statens investeringar i nya vägar och järnvägar per år är 20 miljarder, som ett exempel. Det är ungefär 24 miljarder i dag. Om vi ska skriva av de investeringarna med 10 procent per år betyder det 2 miljarder kronor per år för investeringar som görs i år.

Vi tänker oss att vi har två alternativ, att vi gör avskrivningarna med 10 procent per år eller att vi skriver av årets investeringar omedelbart. Det blir precis lika stora avskrivningar varje år vilken modell vi än väljer om vi har en jämn ström av investeringar. Det spelar ingen roll om vi väljer att smeta ut kostnaderna över en längre period eller tar dem omedelbart. Det var min poäng.

Hans Lindblad, Riksgälden: Jag vill kommentera den andra frågan om man kan räkna på saker och ting eller inte. Det är en väldigt intressant fråga. Men man måste också ställa sig frågan om alternativet. Om man inte kan räkna på det, vad gör man då?

En samhällsekonomisk kalkyl är jättesvår att göra. Den är med all säkerhet inte fullständig, och den är med all säkerhet inte helt korrekt. Men alternativet att inte göra någonting alls måste på något sätt ändå vara sämre.

Niklas Lundin, Sverigeförhandlingen: Precis som Hans Lindblad har också jag den största respekten de samhällsekonomiska kalkylerna. Har vi inte dem så har vi inget annat bra sätt att göra jämförelser mellan olika projekt.

Man ska komma ihåg att kalkylerna och kalkylmetoderna framför allt är skapade för att jämföra olika typer av vägsträckningar, om man ska välja om man ska gå till höger eller till vänster om en tätort, och sådant.

Från Sverigeförhandlingen tror vi att det finns stora systemeffekter när vi talar om så stora projekt som inte låter sig belysas i de samhällsekonomiska kalkylerna.

Ett exempel som man kan referera till är till exempel utbyggnaden av Södra stambanan på 1860-talet. På den banan rullar sedan mer än hundra år tillbaka det svenska exportgodset natt ut och natt in. Varje natt ligger tågen i kolonn och kör ned till kontinenten med svenska exportvaror.

Vi vill tro att den järnvägen tack vare detta säkert var väldigt lönsam och egentligen en förutsättning för det svenska välståndet och välfärden vi har i dag. Vi tror inte att det går att i en enkel samhällsekonomisk kalkyl få in den typen av väldigt stora och väldigt långsiktiga effekter som har varat i mer än hundra år för just den här banan.

Man ska ha respekt för samhällsekonomiska kalkyler. De är ett viktigt instrument när man jämför projekt med varandra. Men det behövs också andra typer av bedömningsunderlag för att kunna ta ställning till så stora projekt som vi diskuterar i dag.

Ordföranden: Därefter är det svaren på Edward Riedls frågor.

Björn Hasselgren, Kungliga Tekniska högskolan, Infrastrukturkommissionen: Flera av argumenten när det gäller vem som ska finansiera infrastrukturinvesteringar hade vi uppe i de samlade föredragen. Det finns inte någon given sanning i det. Man kan konstatera att vi står inför en period när det ställs stora och väldigt utmanande krav i samhällsbyggandet. Vi ska göra hållbarhetsanpassningar. Vi har en snabbt växande befolkning. Vi har en urbanisering.

Det gör att vi sannolikt behöver göra mer satsningar på infrastruktur framöver, med den reservationen att vi inte vet vad digitaliseringen bär med sig för någonting. Men att det kommer att bli större transportflöden kan man nog vara

ganska säker på. Då behöver vi hitta sätt att lösa finansieringar, som är en del av det samhällsbyggandet.

I det perspektivet kan man välja mellan olika finansiärer för infrastrukturen. Det kommer nog alltid att vara så att det blir en mix mellan offentliga åtaganden och privata åtaganden. Tittar man på Sverige har vi den senaste 70-årsperioden eller 80-årsperioden valt att fokusera väldigt mycket på statens ägande, statens finansiering och statens drift av systemen.

Om vi ska möta framtidsutmaningarna på ett smart sätt är det sannolikt så att vi nog behöver ha en mer öppen syn på organisering och finansiering. I det perspektivet är det väldigt bra att staten har ett finanspolitiskt ramverk som gör att vi har en stabil grund för statens verksamhet. Vi tjänar alla på att vi har ordning och reda i statens finanser och låg skuldsättning så att vi får låga räntor och en bra bas i ekonomin för andra aktörer att verka.

Det innebär inte i sig att det är staten som är den enda möjliga aktören framöver. Det mer öppna synsättet där fler aktörer kan verka är nog det vi behöver för att vi ska komma vidare på ett bra sätt.

Staten kan inte låna billigt i vilken utsträckning som helst. På marginalen lånar man som det är nu väldigt billigt. Men om man ska ta på sig väldigt stora åtaganden kan det förändras. I det perspektivet kan man ställa frågan: Vem ska då finansiera alla de stora projekten och alla satsningar som kan komma?

Man ska nog titta på vilka intressenterna är, vilken risken är i de projekt man gör och över huvud taget aktörsuppsättningen och då kunna se att man kan ta in flera aktörer som kan komma med nya inspel.

Jag tycker att AP-fonderna, här företrädda av Kerstin Hessius, är ett jättebra exempel på det. Det går med ganska låga avkastningskrav att få in mycket mer kapital. Det kan också bidra till ett annat synsätt så att vi får fler aktörer och fler synsätt.

Det handlar just om mixen mellan offentligt och privat och att ta vara på det som är bra i det finanspolitiska ramverket. Det gäller att vi har en stark stat, men vi ska öppna för alternativ. Det finns inte en lösning, utan det finns många lösningar. Det är nog det som är det viktigaste.

Mats Williamson, Skanska AB: Vem ska leda innovation? Det är i första hand det enskilda företaget. Sedan kan våra kunder ge oss incitament och stimulera oss till innovation. Det tror jag är en viktig del.

Vad är då innovation? Jag kan ge ett exempel från M25. Vårt uppdrag var att bredda vägen. När vi breddade kom vi ut, och det behövdes en stödmur. Det traditionella sättet att lösa en stödmur i England är att man gör den av betong. Här hade vår kund ställt krav på att vi ska göra detta med ett så lågt koldioxidavtryck som möjligt.

Det vi gjorde då var att vi valde att göra detta med stålspons med återvunnet stål. Det är en standardlösning i många andra marknader, dock inte i England. Anledningen till att engelska trafikverket godkände lösningen är att vi har ansvar för att det fungerar i 40 år. Alltså vågade de ge oss det ansvaret.

Hade det varit en kortare tid, till exempel en funktionsentreprenad på 15 år, hade de inte gett oss det tillståndet att ändra metod.

Jimmy Ståhl (SD): Jag får tacka för enormt bra föreläsningar. Jag tänkte ställa frågor till Niklas Lundin i Sverigeförhandlingen.

Ni har som mål att bygga 100 000 nya bostäder. Vi har en enorm bostadsbrist i Sverige i dag. Frågan är: Hur lång tid har kommunerna på sig att bygga dessa fastigheter? Kommer de att få ett vite ifall de inte lever upp till den tid som är utsatt, om det nu finns någon utsatt tid?

Hur länge har ni tänkt er att den tillfälliga infrastrukturens skatt på fastigheterna kommer att vara samt hur långt från stationerna den ska gälla i Stockholm, Göteborg och Malmö?

Det finns de kommuner som har fått en liten godispåse med erbjudanden, som Göteborg, Lund, Malmö och Stockholm, med infrastruktursatsningar i städerna. Det jag inte förstår är Helsingborg, som inte ligger inom dragningen för HSR. Varför har de blivit erbjudna men inte andra kommuner i sträckningen?

Ordföranden: Jag ska ställa två frågor för Miljöpartiets räkning. De är båda två riktade till Harry Flam. I den SNS-rapport som Harry Flam är medförfattare till, *Vart är vi på väg? Systemfel i transportpolitiken*, döms i princip alla järnvägsinvesteringar ut som olönsamma. Slutsatserna bygger på den samhällsekonomiska kalkylmodell som har ASEK-värden som grund. Det är en modell som Trafikverket också tillämpar.

Klimatet väger mycket lätt i den kalkylmodellen jämfört med tidsvinster för resenärer. Det är lite apart. Många andra väljer att låta minskat oljeberoende och klimat väga tyngre. Frågan är om det verkligen känns uppdaterat att inte klimat och minskat oljeberoende har särskilt stor betydelse i ASEK-analysen. Det är den ena frågan.

Den andra frågan är om det verkligen är rimligt att tidsvinsten för bilister värderas mycket högre än tidsvinsten för järnvägsresenärer. Det är en skillnad som har mycket större betydelse i de värderingar man gör nu. Det är vad jag förstår egentligen den underliggande förklaringen till att järnväg bedöms som olönsamt och vägar som lönsamt.

Av vilken anledning är tiden för oss som åker kollektivt mindre värd än tiden för bilister? Hade den kalkylmodell som SNS representerar varit helt avgörande för vilka beslut som hade fattats här hade vi till exempel inte haft någon citytunnel i Malmö. Jag tror att de flesta av oss tycker att det är en bra idé att den blev byggd.

Det är mina frågor till Harry Flam. Varför väger oljeutfasning och klimat så lätt? Varför är bilister mer värda än kollektivresenärer?

Niklas Lundin, Sverigeförhandlingen: Regeringen har gett oss 100 000 bostäder som en målsättning för vårt arbete. Vi har fått tidsramen att det är fram till 2035, vilket också är det år då järnvägen kommer att kunna vara fullt utbyggd.

Det var också en fråga om den tillfälliga infrastrukturskatten som vi har föreslagit. Där ser vi framför oss att den skulle kunna vara i bruk i en 20-årsperiod från det att järnvägen är invigd, alltså också det från år 2035 plus 20 år.

Det var också en fråga om Helsingborg och varför de finns med i våra förhandlingar. Där kan jag göra det enkelt för mig genom att hänvisa till de direktiv som regeringen har beslutat om där just Helsingborg finns med som en av de storstäder som vi ska förhandla kollektivtrafik med.

Harry Flam, Finanspolitiska rådet: När det gäller koldioxidutsläpp och samhällsekonomiska kalkyler finns de med. Riksdagen har beslutat om vad ett kilos utsläpp av koldioxid är värt, eller vad man ska betala i skatt för detta. När man bygger en järnväg, fraktar någonting på väg eller kör på väg betalar man för de utsläpp man gör.

Om man genom att bygga till exempel en järnväg får över en del trafik till järnvägen eller minskar en del flygtrafik och detta minskar koldioxidutsläppen och man ska se detta som en vinst räknar man dubbelt, så att säga. Man kan inte dubbelräkna på det sättet.

När det gäller tidsvinsterna bygger de på enkätsvar från transportörer och resenärer på respektive transportslag. Det är alltså resenärernas och transportörernas egna värderingar av tidsvinsterna som ligger till grund för de värden som stoppas in i den samhällsekonomiska kalkylen.

Det är möjligt att de svar som resenärer ger i kollektivtrafik på järnväg till exempel betyder att de värderar tidsvinsterna mindre än till exempel transportörer på väg. Det skulle kunna vara en förklaring till skillnaden.

Anders Åkesson (C): Jag har en fråga till Hans Lindblad som i sin föredragning andas en viss skepsis till OPS-metoden och särskilt tog upp de möjliga fördelningspolitiska effekterna.

Min fråga bygger på att det är givet att vi konstaterar att det finns en underfinansiering, eller uttryckt som en infrastrukturskuld, som är betydande och att det finns väldigt stora framtida åtaganden. Det är här exemplifierat med höghastighetståg. Det är också givet att det i dag finns andra samhällssektorer vid sidan av transportinfrastruktur som pockar på finansministerns uppmärksamhet. Det är som ett utgångsläge. Är då att finansiera långsiktiga samhällsbehov – till exempel vägar och järnvägar – genom att ta till metoden att finansiera med pensionsmedel, till exempel i OPS-sammanhang, ett större fördelningspolitiskt bekymmer generationer emellan jämfört med att inte investera alls, sett till generationsperspektivet?

Det är utifrån en genomförd samhällsnyttig transportinfrastrukturinvestering, för det är ingenting annat vi diskuterar. Vi ska inte göra några dåliga investeringar utan enbart sådana som det är plusfaktor på. Men de blir gjorda

mer i närtid. Skulle man inte i så fall kunna beakta den samhällsnytta de innebär och den växande produktivitet de innebär? Det i sin tur ger en välfärd som kanske kompenserar den fördelningspolitiska effekt som skulle kunna uppstå genom att vi använder den äldre generationens pensionspengar nu medan vi som är verksamma är med och betalar räntan.

Emma Wallrup (V): Jag har två frågor. En är till Björn Hasselgren. Det gäller långplaceringshorisonten, som du tog upp. Jag undrar om du har några tankar om, som i Arlandabanans fall, det 40-åriga avtalet och osäkerheten med så långa avtal i den modellen. Hur tänker du om det? Det är också en parameter som man verkligen inte får glömma bort. Det kan röra sig om OPS-lösningar med företag men även pensionsfonder. Saker kan förändra sig väldigt mycket på så lång tid. Är inte staten mer säker som lånekälla där?

Vi lägger ut kostnaderna på kort eller lång sikt när det gäller återbetalning. När man talar om lånefinansiering brukar man tala om att det slår tillbaka på medborgarna som lever här och nu om de får ta en för stor del av bördan eller att vi delar upp bördan på alla som ska bruka infrastrukturen.

Jag vill också gå in på OPS-lösningen och hur den slår om företag eller staten lånar. Vi har av bland andra MTR fått höra här om hur man som företag tar den större risken när man bistår med lån och att man då vill ha ersättning för den risken.

Vinstintressena i sig blir en merkostnad. Jag funderar på om inte företagsvärlden skulle tjäna på om vi hade en så ekonomisk infrastruktur som möjligt där det inte är vinstintressen som tar en hel del av marginalerna utan att vi snarare får en effektiv infrastruktur som kan gynna företagsamheten, om ni förstår vad jag menar. Då blir det inte som en bromskloss i sig att man vill ha vinst på vägen även i infrastruktursatsningen.

Jag är lite nyfiken på om man har räknat på den samhällsekonomiska nyttan. Den frågan tänkte jag ställa till Hans Lindblad, som nämnde just att staten lånar billigast överlag. Jag undrar om man också har med vinstuttagen på vägen i beräkningarna, om det är företag som tar lånen och står för risken.

Hans Lindblad, Riksgälden: Det är viktigt att komma ihåg att man bara ska göra det som är samhällsnyttigt. Det är detta som ska göras, tycker jag. Det jag försökte säga var att man kan skapa ett utrymme för att göra samhällsnyttiga saker. Men ju dyrare vi gör det, desto mer tränger det ut. Det var min poäng. I så fall ska vi göra det så billigt som möjligt så att vi får plats med allt vi vill göra.

Vissa försöker påstå att staten bara lånar billigare på marginalen. Jag lovar att staten lånar billigast totalt sett. Om vi behöver 100 miljarder kronor för en infrastrukturinvestering kan svenska staten låna upp det på en vecka. Jag skulle vilja se hur många andra som kan ställa upp med 100 miljarder på en vecka. Det gäller även i valuta; vi kan göra det i dollar och euro också.

Att vi bara finansierar billigast på marginalen är faktiskt inte sant. Staten lånar alltid billigast i Sverige, och vi lånar näst billigast på den amerikanska marknaden – det är bara amerikanerna själva som lånar billigare. Vi lånar näst billigast i euro – det är bara tyskarna som lånar billigare än vi.

Ju dyrare ett projekt blir, desto mer måste nuvarande och framtida generationer betala. Så enkelt är det. Det finns inga genvägar. Om vi ska bygga en väg eller järnväg kostar det, och den kostnaden kommer förr eller senare att behöva betalas antingen via nuvarande eller framtida skattebetalare och brukare. Det finns ingen annan väg. Det är inte så att företagen skänker något till det svenska samhället, utan de gör vinst på detta, vilket kan vara helt korrekt.

För att komma in på nästa fråga är det naturligtvis den som är bäst på att bära risk som ska göra det. Det är olika riskkomponenter i sådana här projekt, och jag är inte den bäste att svara på vad som är mest riskfyllt. Men jag vet att staten är mycket bättre skickad att bära risk än vad enskilda företag och medborgare är. En grundförutsättning är bland annat att vi har olika typer av socialförsäkringssystem i ett land på grund av att medborgarna som kollektiv har lättare att bära risk än enskilda. Staten har en stor förmåga att bära risk.

Som jag sa ska den som är bäst på att bygga göra det. Vinstdrivande privata företag är sannolikt i många stycken bättre på att bygga järnväg och väg. Låt dem göra det, och låt dem göra rimliga vinster och få en rimlig avkastning. De som är bäst på att asfaltera ska göra det, de som är bäst på att dra el ska göra det och så vidare, men staten är bäst på att finansiera. Det är min poäng.

Det ligger otroligt stora kostnader i finansieringen när vi pratar om stora projekt och långa tider. Då tycker jag att den bästa kombinationen är att de privata bolagen ska göra de saker de är bäst på och att staten ska göra det som den är bäst på, nämligen att finansiera och ta vissa typer av risker, som vi hört från bland andra Skanska tidigare i dag.

Björn Hasselgren, Kungliga Tekniska högskolan, Infrastrukturkommissionen:
Det kom en fråga om längre placeringshorisonter för vissa projekt och hur det kan vägas in i eller påverka hur man ska finansiera projekt, som jag uppfattade det. På låne- och kreditmarknaden finns det placeringar som är kortsiktiga, och det finns sådana som är långsiktiga. Det är alltid en avvägning man får göra hur länge man som långgivare vill binda sitt kapital, vilken ersättning man vill ha för det och hur man kan förutse riskerna i framtiden. Det är svårt att säga något generellt om det.

Ett projekt som har kontrollerbara risker och som är långsiktigt kan man begära en ganska låg avkastning på. Om det är större risker och svårt att bedöma behöver man kanske högre avkastning. Jag tror egentligen inte att man kan säga så mycket mer än det. Det är ingenting som entydigt talar för den ena eller den andra långgivaren, skulle jag vilja säga, utan det är mer projektet och omständigheterna som avgör.

Om man bor i lägenhet, bostadsrätt eller villa och har lånat på den har man ofta till och med oändlig avbetalningstid, eftersom många inte amorterar på

sina lån. Det är en privat marknad, så vi tycker att det funkar. Staten lånar ibland på kort sikt. Det är statsskuldväxlar, och det är också en marknad som funkar. Det är väldigt situationsspecifikt, och jag tror inte att man kan komma mycket längre i ett sådant resonemang. Man får titta på det enskilda fallet.

Lars Tysklind (L): Tack för intressanta anföranden och frågesvar! Många frågor har ställts. Jag kan konstatera att sanningen definitivt inte är entydig, utan den kan se lite olika ut.

Jag vill återkomma till risk och innovation. När man diskuterar alternativa finansieringar hamnar man ganska snabbt i OPS-diskussioner. I nästa steg hamnar man kanske i att funktionsupphandling egentligen uppfyller samma sak utan att ta med finansieringsdelen. Mats Williamson från Skanska var inne på att riskfördelningen är drivande. Det skulle vara intressant om han kunde vidareutveckla vad det är som gör att innovationstrycket blir större om man får vara med och finansiera.

Jag vill också be Kerstin Hessius från Tredje AP-fonden att utveckla hur hon ser på risker när det gäller investeringar i infrastruktur.

Robert Halef (KD): Ordförande! Jag vill tacka för bra inlägg.

Min fråga går till Hans Lindblad från Riksgälden. Vad jag har förstått är alla överens om att det behöver byggas en ny stambana för höghastighetståg. Om det inte blir höghastighetståg behövs nya stambanor för att kunna avlasta de befintliga stambanorna, därför att deras kapacitet brister och inte räcker till längre.

Vi har som sagt en låg statsskuld, bra kreditvärdighet, låga räntor och bra tillväxt. Vi har dessutom fått höra här i dag att en bana för höghastighetståg för ca 300 miljarder kommer att kosta 2,0–2,4 procent av statsbudgeten.

Vi har hört att det finns olika finansieringsalternativ och modeller för olika infrastruktursatsningar. Man kan sälja en del statliga bolag eller ha medfinansiering via fastighetsägare eller kommuner. Och så finns OPS, där Skanska, MTR och fondbolag kan gå in och göra en stor investering. Jag tycker att alla förslagen är bra.

Jag har en direkt fråga till Riksgälden: Om staten skulle låna låt oss säga 300 miljarder kronor till investeringen i höghastighetsbanan, vilka ekonomiska konsekvenser får en sådan upplåning?

Mats Williamson, Skanska AB: Skillnaden mellan funktionsentreprenad och OPS är att funktionsentreprenaden har en kortare tid, ofta bara upp till 15 år. När vi tog fram livscykelkostnadslösningar var det viktigt att lösningarna skulle fungera under hela tiden. 15 år är en ganska kort tid, så det är inte säkert att man ser om lösningarna fungerar eller inte. Ett exempel man kan jämföra med är stålspont på 1,25.

Alltså krävs att vi ställer någon form av garantier. En sådan garanti kan vara på 15 år, vilket blir väldigt kostsamt för oss att upphandla. Det åter upp en del av den finansieringskostnad och de besparingar som staten har och reducerar även vår frihet. I funktionsupphandlingar väljer staten därför ofta att köpa en ettårig garanti som rullar framåt. Om det då håller på att gå fel finns risken dels att man inte får någon garanti, dels att bolaget går i konkurs.

När det gäller OPS bildas ett särskilt bolag som har ansvar för att allting fungerar under koncessionstiden. Bolagets finansiering sker från tre källor. Den första källan är de pengar som kommer från oss. På dagens marknad är det inte 10 procent, som Lindblad hade i sitt exempel, utan oftast lägre. Den andra källan är bankupplåning, där bankerna har ett uppdrag att vara ordningsmän. På dagens marknad är det inte 90 procent utan ofta väsentligt lägre, kanske 25–30 procent. Övrig finansiering sker normalt av exempelvis Riksgälden – i USA Tifialån – där staten mycket riktigt lånar billigast. Detta är de tre källor som är viktiga att se.

Kerstin Hessius, Tredje AP-fonden: Vi har en stor portfölj med många tillgångar i. Den tillgång som har högst risk är aktier. Där förväntar vi oss också högst avkastning.

Den typ av infrastruktur som vi främst är intresserade av är infrastruktur med förhållandevis låg affärsrisk och där det kanske är mer finansiell risk i den bemärkelsen att det är skuldsidan vi får arbeta med för att få den avkastning vi behöver. Vi jämför den egentligen mot vår ränteportfölj i ganska stor utsträckning. Det ska vara en stabil infrastruktur som ger oss ett stabilt kassaflöde. Då är vi beredda att avstå rätt mycket avkastning jämfört med aktieplaceringar.

Vi tittar mycket på riskerna. Vi är inte så intresserade av projektrisker. Vi vill äga och förvalta infrastruktur – inte några jättefina projekt utan gärna tråkig infrastruktur som avlopp, vattenrening och eldistribution. Det är sådant som inte syns så mycket men där underhållskostnaderna är stora och där man måste arbeta effektivt med att se till att det blir en bra förvaltning och dessutom en stabil avkastning.

Ordföranden: Det var en ny dimension – tråkig infrastruktur. Det har vi aldrig haft i debatten förut.

Hans Lindblad, Riksgälden: Jag skulle först vilja rätta en sak som Björn Hasselgren sa. Svenska staten lånar inte upp företrädesvis i växlar, som är korta, utan i vårt parapapper, tioåriga obligationer. För närvarande lånar vi också upp i upp till 25 år.

Det är viktigt att komma ihåg att Riksgälden inte har tagit ställning till vilka projekt som ska genomföras eller inte. Det är inte vår uppgift, och vi har inte

kapacitet att göra samhällsekonomiska analyser. Därför blir mitt fortsatta resonemang mer hypotetiskt.

Om riksdagen bestämmer att Riksgälden ska finansiera 300 miljarder skulle det innebära en ökning av statsskulden med ungefär 7–8 procent, om jag har räknat rätt, i förhållande till bnp. Utslaget på en byggtid på 15 år skulle det betyda att vi behöver låna upp ungefär 20 miljarder per år. Min bedömning är att detta faktiskt inte skulle vara några som helst problem. Varför kan jag säga det? Jo, i dag omsätts statsskulden, som är 1 400 miljarder, till en tredjedel varje år. Vi lånar alltså upp ungefär 400 miljarder per år eller 8–10 miljarder i veckan, bara för att omsätta och refinansiera den statsskuld vi har. Därför är 20 miljarder på marginalen något som är görligt tack vare Sveriges goda offentliga finanser och den goda tillväxt och ekonomiska situation vi har.

Jag tycker att det är viktigt att komma ihåg att lån eller anslag, hur vi än vrider och vänder på det, i slutändan kommer att kosta lika mycket. Även om Riksgälden i dag kan låna upp lätt och billigt ska det betalas förr eller senare. Det får vi aldrig glömma. Det går inte att gömma det i Riksgälden, utan förr eller senare dyker det upp hos skattebetalarna som får betala.

Teres Lindberg (S): Jag var nog otydlig i min inledande fråga om markvärdesökningar. Jag begärde ordet igen för att förtydliga lite grann.

Vi står inför stora befolkningsökningar i vårt land. Vi har i dag beräkningsystem och samhällsekonomiska kalkyler som i huvudsak förhåller sig till befintliga önskemål, behov och resmönster.

Man kan ta Stockholm som exempel. Stockholm är en gles storstad, skulle man kunna säga, men det är ändå den största stad vi har i Sverige. Om man håller sig i en radie på 30 kilometer från Stockholm finns det extremt många markytor där man skulle kunna bygga bostäder men där det i dag inte finns någon egentlig lönsamhet i att göra det. Med hjälp av infrastruktursatsningar skulle man kunna få en attraktivitet hos mycket mark och på det sättet få många bostäder.

Det jag efterlyste var egentligen innovativa finansieringsmodeller eller lösningar för att få fram förädlingsvärdena. Jag är inte fullt insatt, men jag vet att några av er, till exempel MTR, har en del erfarenheter från andra länder, framför allt Hongkong, även om det inte riktigt är vad vi pekade på här. Även Skanska har funderat på hur man kan lösa detta, liksom Tredje AP-fonden, som var inne på dessa delar. Är detta applicerbart i Sverige?

Peter Viinapuu, MTR: När det gäller de modellerna pratar vi inte så mycket om finansiering avseende annan fastighetsutveckling kopplat till kollektivtrafiken, men självklart hänger det ihop. Det är egentligen detta som är själva essensen i den affärsmodell som vi utvecklar och där vi pratar om rail and property.

Oavsett om det handlar om en starkt växande nation, stad eller region är det oftast två typer av flaskhalsar som uppstår. Den ena är tillgången på bostäder,

och den andra och efterföljande flaskhalsen är tillgången på kapacitet i kollektivtrafiken. Dessa båda måste samplaneras. Om man gör det och bygger effektiva trafiksystem får man en värdeutveckling.

Det är den modellen som Sverigeförhandlingen är inne på och har börjat exploatera, men vi tror att det finns ytterligare potential för fler projekt där vi bygger ut kollektivtrafiksystemet och kopplar ihop stationsutveckling och bostadsutveckling i ett sådant paket.

Man pratar mycket om finansieringslösning, men man ska prata om organisationslösning – på vilket sätt det paketeras. Finansieringen är en del av denna lösning.

Sten Bergheden (M): Fru ordförande! I dag diskuterar vi finansiering av lönsamma projekt, och det har kommit fram många intressanta möjligheter att kunna finansiera dem i framtiden. Men det som också andas här är hur vi ska finansiera olönsamma projekt. Bland andra professor Harry Flam har tagit upp att en investering i höghastighetståg innebär att vi förlorar 50 öre på varje satsad krona.

Med tanke på Sverigeförhandlingen och sättet att realisera vissa bolag för att finansiera det vill jag fråga Niklas Lundin: Vilka bolag går så dåligt i Sverige att vi kan tappa bort en femtioöring på varje krona vi plockar ut och ändå få ihop det?

Jag har också en fråga till Kerstin Hessius på AP-fonden: Är det lönsamt för Sveriges pensionärer att satsa på så dåliga investeringar att vi tappar en femtioöring på varje investering?

Gunnar Wetterberg: När det gäller markvärdesstegringar och hur dessa kan byggas in i finansiering kan man naturligtvis få intressenter som ser att de tjänar på att infrastrukturen blir byggd och som sedan bidrar till den, men det finns en hake: Man kan inte tvinga dem till det, utan de som inte bidrar kommer också att tjäna på det hela. Då är lösningen att det allmänna går in och gör det hela.

För 20–25 år sedan diskuterades ett utvidgat tomträttsinstitut som ett sätt att skaffa finansiering till infrastruktur och liknande insatser. Fastighetsskatten är naturligtvis det uppenbara sättet att ta in markvärdesstegringar som äger rum och som, om man har ett någorlunda vettigt system för taxeringar, tar in i proportion till hur mycket man tjänar på olika ställen.

Det finns också en poäng från 1850-talet. Då byggdes stambanorna, både den västra och den södra, på åtta år. Det gjorde man inte bara genom de beslut som fattades kring själva järnvägsutbyggnaden och finansieringen, utan man såg också över regelverket runt omkring så att vi till exempel fick vår första expropriationslagstiftning 1850. Det var en förutsättning för att vi skulle kunna dra in den mark som behövdes för byggena.

Niklas Lundin, Sverigeförhandlingen: När det gäller olönsamma projekt och hur man finansierar dem nämnde jag i min föredragning att det pågår mycket arbete just nu med att få ned kostnaderna för höghastighetsjärnväg. Man tittar på olika typer av teknikval och om man har gjort rätt val. Man tar in internationella erfarenheter och jämför med hur man bygger i andra länder. Från Sverigeförhandlingen tror vi att prislappen tack vare det jobbet kommer att kunna sjunka avsevärt.

Sedan tittar vi tillsammans med Trafikverket på nyttosidan, där vissa effekter inte har funnits med i kalkylerna tidigare. Det gäller exempelvis effekterna av det internationella resandet till Danmark liksom effekterna på de godstransporter som ska gå på de befintliga stambanorna och hur man ska få högre kapacitet.

Allt detta sammantaget gör att vi om ungefär två tre månader kommer att få en ny samhällsekonomisk bedömning. Från vår sida tror vi att den kommer att se bättre ut än de väldigt preliminära bedömningar som har funnits tidigare.

Det stämmer att vi i vår rapport har pekat på olika typer av statliga tillgångar som skulle kunna säljas, men vi har valt att inte specifikt peka ut vilka statliga tillgångar det skulle kunna vara.

Kerstin Hessius, Tredje AP-fonden: Så som frågan ställdes är svaret givetvis att vi aldrig skulle göra en sådan investering. Jag vill också säga att vi är mest intresserade av sådana investeringar som är lätta att räkna hem samhällsekonomiskt och även ekonomiskt för en AP-fond.

Vi har en situation där vi i dag är nettobetalare i pensionssystemet, som jag nämnde, och det kommer vi att vara i 20–25 år framåt. Det innebär att vi inte är så intresserade av så kallade J-kurvor i våra investeringar, det vill säga att vi inte får någon avkastning alls de första åren men en hög avkastning i slutet på investeringen. Vi är angelägna om att ha ett positivt kassaflöde ganska tidigt i investeringen med hänsyn till skuldsidan.

Vice ordföranden: Tyvärr hinner vi inte med fler frågor om vi ska sluta i tid, och det ska vi eftersom vi har pratat mycket i dag om att avsluta projekt i tid, till rätt kostnad och allt vad det har varit. Man ska leva som man lär.

Jag vill tacka alla deltagare och åhörare så mycket för denna förmiddag. Det är ingen enkel materia vi har att hantera. Vi är många som kan konstatera att vi har en ganska sliten anläggning där ute. Enligt Trafikverket behöver vi 400 miljarder bara för att underhålla vårt befintliga system för väg och järnväg.

Samtidigt vill vi inte nöja oss med att bara ta hand om det vi har, utan vi vill också få utrymme för nya investeringar. Då landar man i en ganska svår slutsats där man behöver prioritera. Även om det möjligen finns några få som hävdar motsatsen är pengar i praktiken en ändlig resurs i slutändan. Vi har inte minst en begränsad statlig budget att förfoga över.

Därför har vi ordnat denna hearing i dag – för att se om det finns andra sätt att finansiera infrastruktur på och hur vi gör detta bäst. Flera har varit inne på

att det kan handla dels om finansiering, dels om organisering. Det är två kloka perspektiv att ha med sig, att det handlar om både och.

En tydlig slutsats från dagen är att det inte finns några gratisluncher. Det visste vi allihop, men vi kanske ändå närde en förhoppning om att det fanns. Men det gör det inte, utan alla olika investeringsalternativ för med sig kostnader. Om vi ska låna medför det räntekostnader. Om vi ska genomföra projekt i OPS-form innebär det troligen någon form av riskpremie. Om staten ska göra något själv medför det säkert också ökade kostnader på sitt sätt i termer av att en monopolsituation tenderar att föda en del resursslöseri. Någon var inne på att många aktörer kan vara bättre än få.

Mitt medskick till mig själv och oss alla är att det, om vi ska välja mellan de olika finansieringsmodellerna, gäller att veta varför vi gör det. Om vi vill att staten ska bekosta, drifva och ta allt ansvar därför att den lånar billigast och gör det bäst landar man i den slutsatsen. I ett annat projekt kan vi landa i slutsatsen att vi helt enkelt inte har råd med alla de samhällsekonomiska investeringar vi vill göra och att det alltså är ett argument för att hitta andra investeringsmodeller. Eller så väljer vi andra investeringsmodeller helt enkelt därför att vi tycker att de skapar ökad effektivitet. Men att fundera på detta innan vi fattar besluten är A och O.

Jag vill också säga att vi har en väg att gå i Sverige. Oavsett vad man tycker i frågan vet vi att vi har en ganska begränsad erfarenhet av olika typer av finansieringsmodeller. Många länder har kommit betydligt längre. En önskan från min sida är att vi, när vi i framtiden tar ställning till olika objekt, åtminstone frågar oss vilken modell som är bäst lämpad.

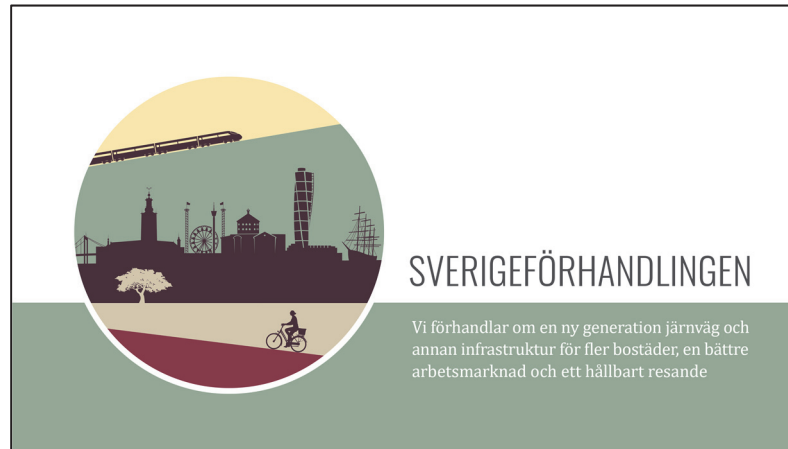
Vägen dit bör gå genom att hitta principer för hur vi i så fall gör den typen av avtal och konstruktioner. Riksrevisionen var inne på att allt handlar om vad man stoppar in i ett avtal, och det är korrekt. Det som vi ber om är också det vi får. Men vi behöver också ett ökat fokus på produktivitet inom våra egna myndigheter. Det finns en del lågt hängande frukter som vi nog kan ta itu med längs vägen.

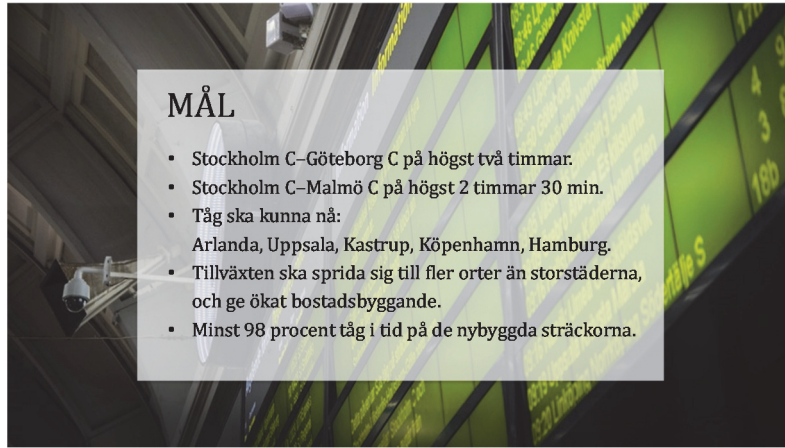
Kunskap är makt, har det sagts, och det gäller också i detta sammanhang. Ni har givit oss kunskap här i dag så att vi får möjlighet att fatta så välgrundade beslut som möjligt. Det tackar vi för. Nu har vi om inte alla så i alla fall ganska många alternativ på bordet att gå vidare med.

Tusen tack för en väldigt intressant dag!

Bilaga

Bilder som Niklas Lundin visade under sin presentation vid utfrågningen om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur





MÅL

- Stockholm C–Göteborg C på högst två timmar.
- Stockholm C–Malmö C på högst 2 timmar 30 min.
- Tåg ska kunna nå:
Arlanda, Uppsala, Kastrup, Köpenhamn, Hamburg.
- Tillväxten ska sprida sig till fler orter än storstäderna, och ge ökat bostadsbyggande.
- Minst 98 procent tåg i tid på de nybyggda sträckorna.



KOSTNADEN

- Investering 190-320 miljarder kr*
- Underhåll 650 miljoner kr/år*

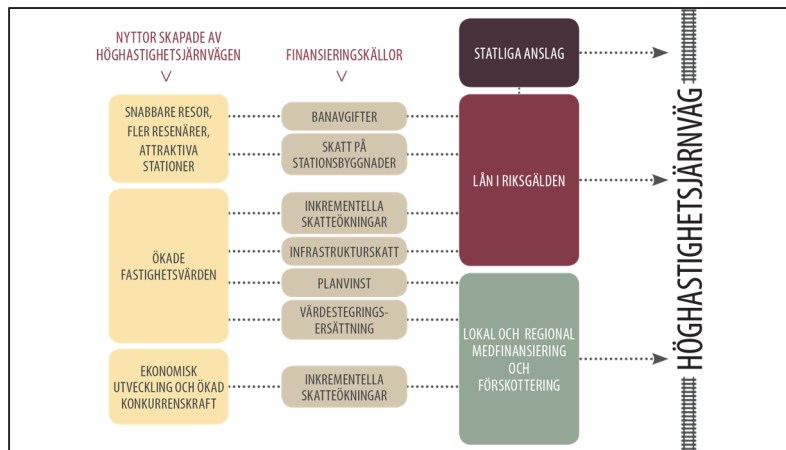
* 2015 års priser



FINANSIERING

- Föreslagna finansieringskällor realiserar värden som uppstår på grund av höghastighetsjärnvägen
- Finansieringspotential upp till 10 % av kostnaden
- Lånefinansiering för återstående kostnader
 - 6,5-12 miljarder kr/år mellan 2020 och 2055
 - Räntekostnad 65 till 110 miljarder kr (realränta 3,3)





FINANSIERING

- Försäljning av statliga tillgångar kan minska lånebehovet
- OPS bör övervägas för delar om det ger effektivitetsvinster – studeras vidare



Bilder som Björn Hasselgren visade under sin presentation vid utfrågningen om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur



Hur får vi samhällsbyggandet mer dynamiskt och effektivt?



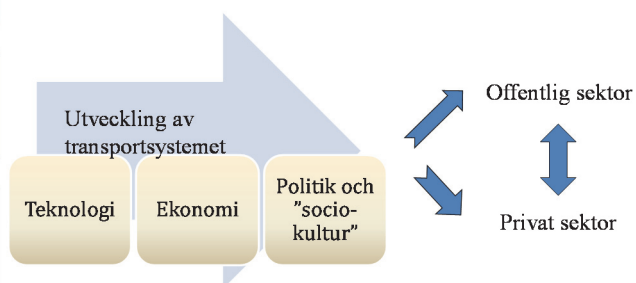
Både resurser och organisation är viktiga!

Vi behöver lärande organisationer!

Erfarenheter → **Tid** → **Lärande**

North (2005)

Utvecklingen över tiden av transportsystemet



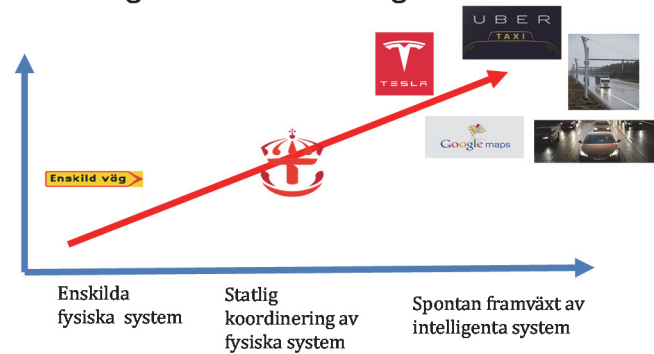
Vad är infrastruktur?

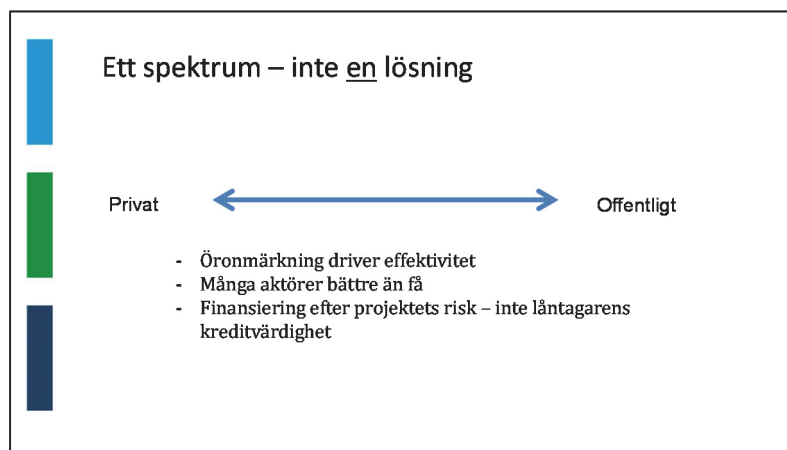
- Kapitalintensiva satsningar
- Lång förväntad livslängd
- Skapar struktur och samband
- Viktigt att de genomförs effektivt och med samhällsekonomisk perspektiv
- Organisationer som andra/något väsentligt annorlunda?



infrastrukturkommissionen.se

Förädlingsvärde i förändring





Slutrapporten



*Betydande behov
och utmaningar*

- Globalisering
- Miljö- och klimatomställning
- Urbanisering
- Digitalisering och ny teknik
- Regionalisering

Infrastrukturkommissionen.se

Slutsatser



INFRASTRUKTUR I UTVECKLING



Infrastruktur
kommissionen

Reviderad 2016 (Infrastrukturkommissionen)



- Stora behov och utmaningar
- Använd befintliga resurser bättre
- Tillför mer resurser
- Minska regler som hindrar, inför regler som främjar
- Öppna fler sektorer för konkurrens, Va-sektorn
- Stockholm-Oslo och E22, två exempel

infrastrukturkommissionen.se

10



Björn Hasselgren, PhD
KTH Samhällsplanering och miljö
bjorn.hasselgren@abe.kth.se
070-7623316
@HasselgrenB

infrastrukturkommissionen.se 11

Bilder som Hans Lindblad visade under sin presentation vid utfrågningen om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur



Finansiering av transportinfrastruktur

Riksgäldsdirektör
Hans Lindblad
Trafikutskottet
Stockholm 12 april 2016

 **RIKSGÄLDEN**
SWEDISH NATIONAL DEBT OFFICE

Samhällsekonomiska kalkyler ska styra prioriteringar

- Den samhällsekonomiska nyttan och det samlade bidraget till de transportpolitiska målen ska vara avgörande när investeringar prioriteras.
- Ett behov av mer infrastruktur ska vägas mot behov inom andra utgiftsområden.
- Omprioritering/utökning av statens budget görs om ökade infrastrukturinvesteringar bedöms ha positiv samhällsekonomisk nytta.
- Riksdagen kan besluta om ett höjt utgiftstak inom ramen för det finanspolitiska ramverket.

 *Det är samhällsnytta och politiska beslut som sätter gränsen för hur stora investeringar som ska genomföras – inte finansieringsformen.*

 **RIKSGÄLDEN**
SWEDISH NATIONAL DEBT OFFICE

Principer för finansiering av transportinfrastruktur

Viktiga utgångspunkter enligt budgetlagen:

- Anslagsfinansiering
- Bruttoredovisning av statens inkomster och utgifter

Eventuella undantag från dessa bör vara:

- Väl analyserade och motiverade
- Utformade så att kostnadseffektivitet och god transparens i budgetprocessen bibehålls

Alternativ till anslagsfinansiering

- Lån i Riksgälden (myndigheter med låneram i Riksgälden)
- Brukaravgifter
- Medfinansiering (från t.ex. kommuner)
- Förskottering (från t.ex. kommuner)
- Pensionsfonder
- Offentlig-privat samverkan (OPS)



Finansieringsformen måste beaktas när den samhälls-ekonomiska effekten av investeringen analyseras.

Vad skiljer OPS från andra entreprenadformer?

Entreprenadformer –
entreprenörens åtagande

Utförande- entreprenad	Total- entreprenad	Funktions- entreprenad	Funktionsentreprenad med helhetsåtagande	OPS
Utförande	- Utförande - Detaljprojektering	- Utförande - Detaljprojektering - Underhåll (förlängd garantitid)	- Utförande - Detaljprojektering - Underhåll och drift under lång tid - Systemprojektering (delvis)	- Utförande - Detaljprojektering - Underhåll och drift under lång tid - Systemprojektering (delvis) - Privat finansiering

OPS – räkneexempel ökad finansieringskostnad

- Anta ett OPS-projekt som löper på 50 år och där investeringskostnaden uppgår till 25 miljarder kronor.
- Anta att:
 - OPS-företaget har 10% i eget kapital och 90% lånas från privat sektor
 - Lånet amorteras linjärt
 - Rantan är 2,5 procentenheter högre än riskfri ranta (statens)
 - Avkastningskrav på eget kapital är 12 procent
- Exemplet resulterar i en merkostnad (jämfört med statlig finansiering) på drygt 23 miljarder kronor, eller 66 procent.
- Fördyringen beror på räntepåslaget och avkastningskravet.

Gröna obligationer

Riksgäldens preliminära bedömning är att det är genomförbart att finansiera utlåningen till ett projekt med s.k. gröna obligationer

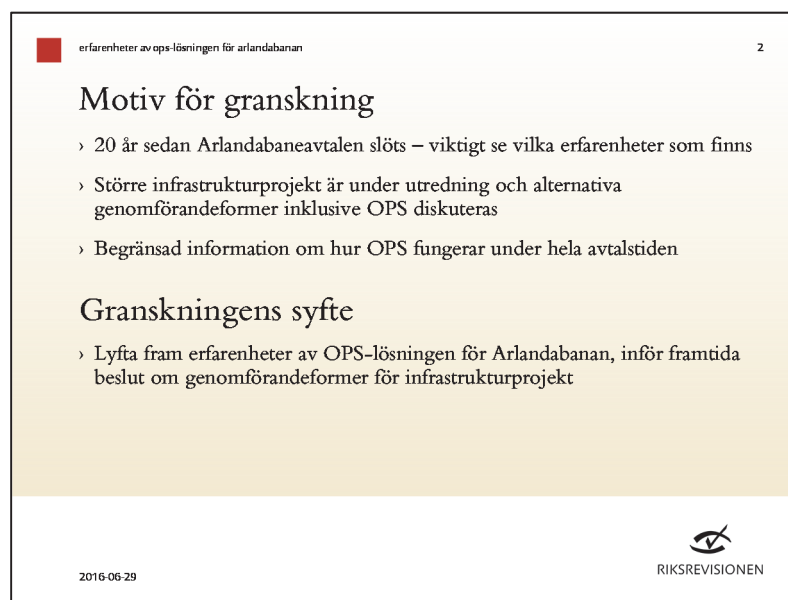
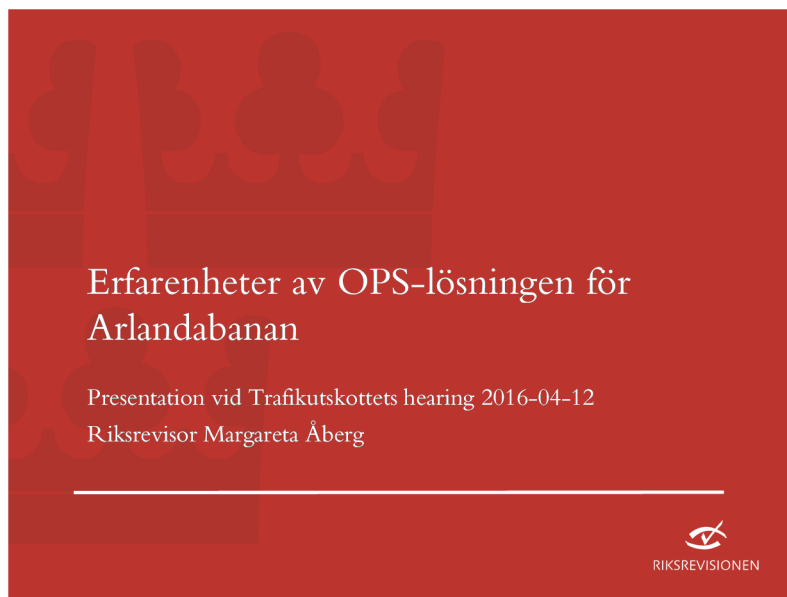
Det finns emellertid några problem:

- Lånekostnaden bli högre än med konventionell upplåning (pga. små och illikvida utgåvor jämfört med statsobligationer)
- Mer kostsamt försäljnings- och uppföljningsförfarande
- Öronmärkning av upplåning är i dagsläget inte förenligt med budgetlagens principer för hanteringen av statens medel

Avslutande kommentarer

- Samhällsnyttan ska styra omfattningen av infrastrukturinvesteringar
- Ökade anslag leder till högre statlig upplåning, via Riksgälden
- Lån i Riksgälden leder till högre statlig upplåning
- Svenska staten lånar billigast i Sverige och bland de billigaste i världen!
- Gröna obligationer kräver lagandring och riskerar bli något dyrare än vanlig upplåning
- Privat finansiering fördyrar investeringar högst påtagligt
- Riktig medfinansiering från de som vinner på investeringen rimligt
- Brukaravgifter har snedvridande effekter som sänker samhällsnyttan
- Oavsett finansieringsform måste alla kostnader att betalas, via skatter eller avgifter
- Ju dyrare ett projekt bli, desto högre och snedvridande skatter eller avgifter

Bilder som Margareta Åberg visade under sin presentation vid utfrågningen om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur



 erfarenheter av ops-lösningen för arlandabanan

3

Granskningens resultat

- › Samhällsekonomiska kalkyler behövs för att kunna följa upp nyttan
 - Ingen samhällsekonomisk kalkyl för Arlandabanan – förväntad nytta inte kvantifierad
 - Miljövinster under driftfasen

2016-06-29


RIKSREVISIONEN

 erfarenheter av ops-lösningen för arlandabanan

4

Granskningens resultat, forts.

- › Riskfördelning och finansieringslösning avgör utformning av villkor
 - Riskerna för staten begränsade och statsbudgeten avlastades
 - Riskfördelningen krävde långt avtal med små möjligheter till omförhandling
 - A-Train bestämmer biljettpiserna som kompensation för sitt risktagande

2016-06-29


RIKSREVISIONEN

 erfarenheter av ops-lösningen för arlandabanan

5

Granskningens resultat, forts.

- › Kostnadsuppföljning möjliggör jämförelser mellan genomförandeformer
 - Ingen kostnadsuppföljning och ingen kontrafaktisk analys
 - Oklart om kostnaderna blev lägre

2016-06-29


RIKSREVISIONEN

 erfarenheter av ops-lösningen för arlandabanan

6

Granskningens resultat, forts.

- › OPS kan bidra till färdigställande i tid och få driftsstörningar
 - Incitament att bygga färdigt inom utsatt tid och med god kvalitet
 - Incitament att upprätthålla punktlighet

2016-06-29


RIKSREVISIONEN

 erfarenheter av ops-lösningen för arlandabanan

7

Granskningens resultat, forts.

- › Utformningen av OPS-avtal påverkar nyttjandet
 - Arlandabanan väl integrerad med ökande antal resenärer
 - Villkor i Arlandabaneavtalen försvårar frigörande av fler tåglägen

2016-06-29


RIKSREVISIONEN

 erfarenheter av ops-lösningen för arlandabanan

8

- › Preliminärt publiceringsdatum: 21 april

Tack!

2016-06-29


RIKSREVISIONEN

Bilder som Sebastian de Toro visade under sin presentation vid utfrågningen om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur

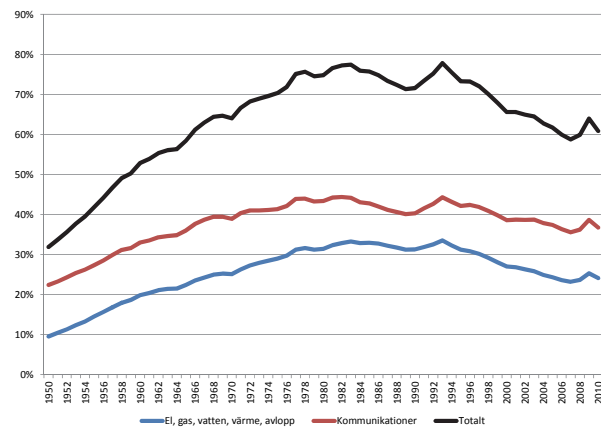
Att låna eller inte låna Är det frågan?

Sebastian de Toro, LO-ekonom

När efterfrågan överstiger utbudet



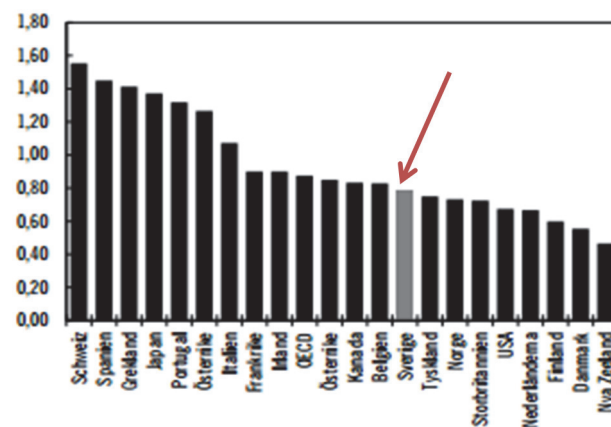
Infrastrukturstocken som andel av BNP



Källa: Svenskt Näringsliv (Infrastrukturskuden), 2013

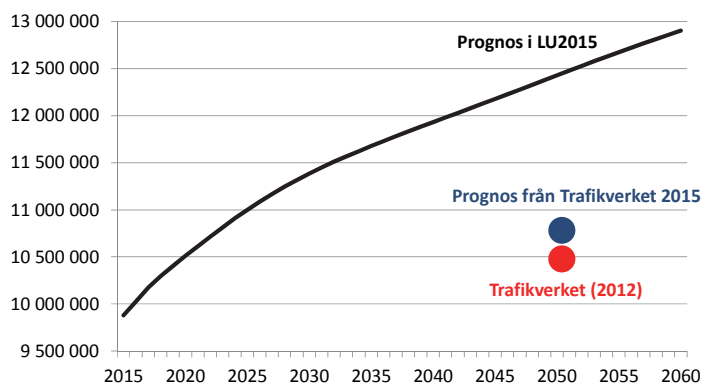
Diagram 3.10 Transportinvesteringar, genomsnitt 2000–2011

Procent av BNP



Källa: Prop 14/15, Bilaga 3, Investeringar och kapitalstock

Stora investeringsbehov när Sveriges befolkning växer



Vilka finansieringsmodeller finns?

Traditionella

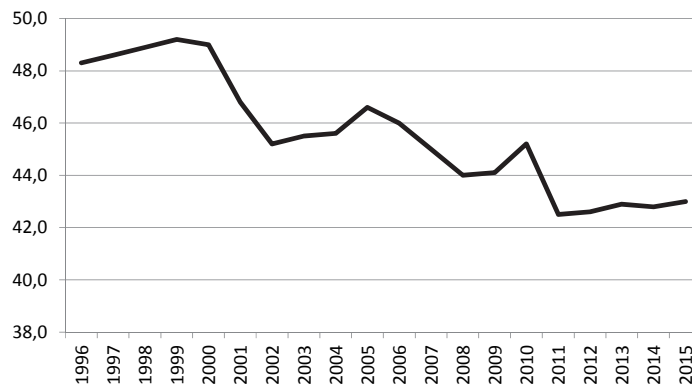
- Skattefinansiering, Lånefinansiering, Omprövningar i budgeten, Växande ekonomi

Alternativa

- Medfinansiering, OPS

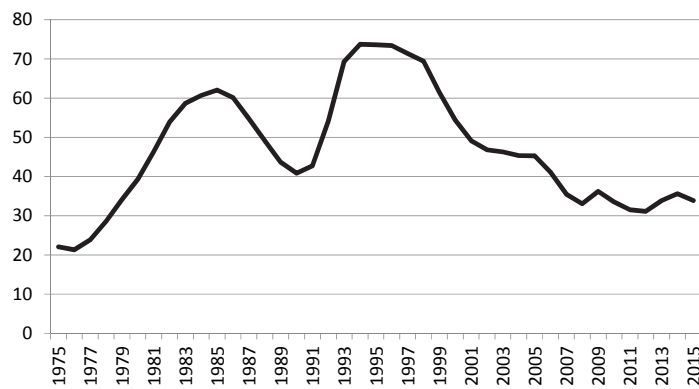
Fungerar inte de traditionella?

Skatternas andel av BNP



Källa: Ekonomifakta

Statsskuldens andel av BNP



Källa: Riksgälden

Sverige har goda kreditbetyg

	S&P	Moody's	Fitch
Sverige	AAA	Aaa	AAA
USA	AA+	Aaa	AAA
Storbritannien	AAA	Aa1	AA+

Finansieringsproblem: slutsatser

- Traditionella lösningar – skattefinansiering, statliga lån, omprioriteringar i statsbudgeten – bör vara huvudalternativ
- Alternativ finansiering endast om fördelarna kan bevisas vid det angivna projektet (det finns inga gratisluncher)

Viktigare fråga: prioriterar vi rätt?

Exempel på möjliga konflikter

Brukaravgifter vs underhåll vs investeringar

Järnväg vs väg

Väg 1 vs Väg 2 eller Järnväg 1 vs Järnväg 2

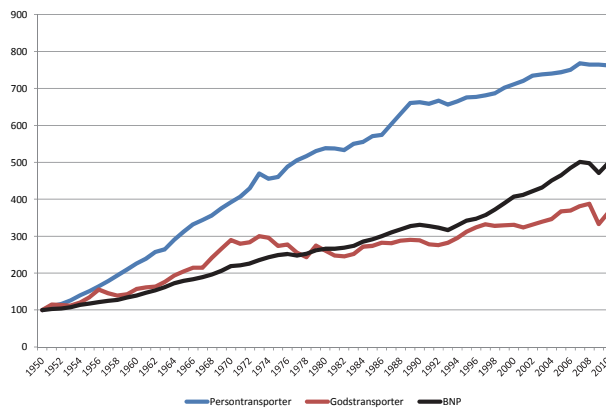
Investeringar vs konsumtion

Infrastruktur vs utbildning vs andra långsiktiga satsningar

Överskott eller balans?

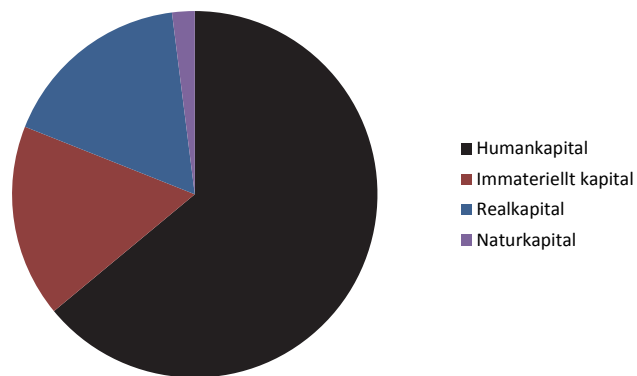


Transporter och BNP-utveckling



Källa: Svenskt Näringsliv (Infrastrukturskulden), 2013

Kapitalfördelning i OECD-länder



Bilder som Harry Flam visade under sin presentation vid utfrågningen om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur

Lånefinansiering och det finanspolitiska ramverket

Harry Flam
Professor (e) i internationell ekonomi
IIES Stockholms universitet

FINANSPOLITISKA RÅDET
SWEDISH FISCAL POLICY COUNCIL

Vad budgetlagen och utredningen säger om lånefinansiering

- Budgetlagens huvudregel är att infrastrukturinvesteringar ska anslagsfinansieras
- Utredningen skriver om anslagsfinansiering:
 - Anslagsfinansiering ger riksdagen ^ooch kontroll över de utgifter som går till infrastruktur och vilken ^{NF1}belastning infrastrukturinvesteringar har på statsbudgeten. Genom att olika utgiftsområden tilldelas anslag ställs olika verksamheter mot varandra vilket tydliggör de prioriteringar som gjorts och den inriktning politiken har.
 - Utredningen föreslår ändå lånefinansiering.

FINANSPOLITISKA RÅDET
SWEDISH FISCAL POLICY COUNCIL

Utredningens argument

1. Ny generation järnväg.
Oklar relevans.
2. Stora kostnader.
Maximalt 2,4 procent av statsbudgeten ett enskilt år enligt utredningen.
3. Nyttor långt in i framtiden.
Gäller så gott som alla nya vägar och järnvägar och annan infrastruktur.

FINANSPOLITISKA RÅDET
SWEDISH FISCAL POLICY COUNCIL

Statsfinansiella konsekvenser av låne- respektive anslagsfinansiering

- Om staten vill ha oförändrat finansiellt sparande måste andra statliga utgifter minska eller inkomsterna öka. **Detta gäller oavsett låne- eller anslagsfinansiering.**
- Om staten vill att det finansiella sparandet försvagas med samma belopp som kostnaden för investeringen innebär det att staten lånar till investeringen. **Detta gäller oavsett låne- eller anslagsfinansiering.**
- Om staten i det senare fallet vill kompensera för försvagningen av det finansiella sparandet vid en senare tidpunkt måste utgifter minska och/eller inkomster öka. **Detta gäller oavsett låne- eller anslagsfinansiering.**
- Finansiering som försämrar det finansiella sparandet medför räntekostnader. **Detta gäller oavsett låne- eller anslagsfinansiering.**
- Enda skillnaden är att utgiften inte blir föremål för budgetbehandling och begränsas av utgiftstaket.

FINANSPOLITISKA RÅDET
SWEDISH FISCAL POLICY COUNCIL

Höghastighetsjärnvägen medför kapital- och miljöförstöring

- Enligt Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyl ger varje investerad krona en samhällsekonomisk förlust på 40-50 öre.
- Kalkylen underskattar sannolikt förlusten eftersom investeringar i stationer, anslutningar till befintlig järnväg och kapacitet vid ändpunkterna inte är medräknade.
- Kostnaden för att reducera koldioxidutsläpp är många gånger högre per kilo än koldioxidskatten per kilo (Nilsson och Pyddoke) och koldioxidnettot är ungefär noll (Kågesson).
- Stora ingrepp i landskapet, buller och barriär för människor och djur.

FINANSPOLITISKA RÅDET
SWEDISH FISCAL POLICY COUNCIL

Bilder som Peter Viinapuu visade under sin presentation vid utfrågningen om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur



Vilka är MTR?



- MTR driver, utvecklar och bygger tunnelbana, pendeltåg och snabbtåg – samt tillhörande infrastruktur, stationer, bostäder och handel.
- Ett av världens största globala järnvägsföretag med cirka 11 miljoner genomförda resor varje dag
- Grundades i Hongkong 1975
- Är ett aktienoterat bolag Hongkong-börsen sedan år 2000. Staten Hongkong kvarstår som majoritetsägare
- MTR finns på 3 kontinenter och ansvarar för 9 system i Stockholm, London, Melbourne, Sydney, Beijing, Hong Kong och Hangzhou
- Norden utpekat som ett av koncernens tillväxtområden



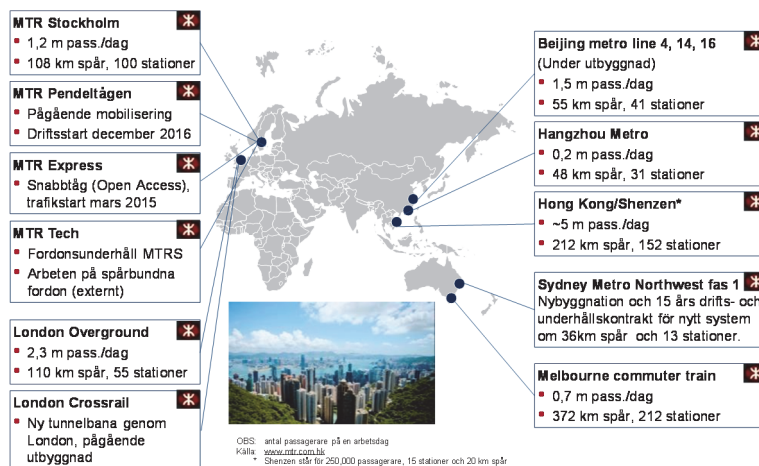
2015/16:26
1282-1

2015/16:26

1282-1



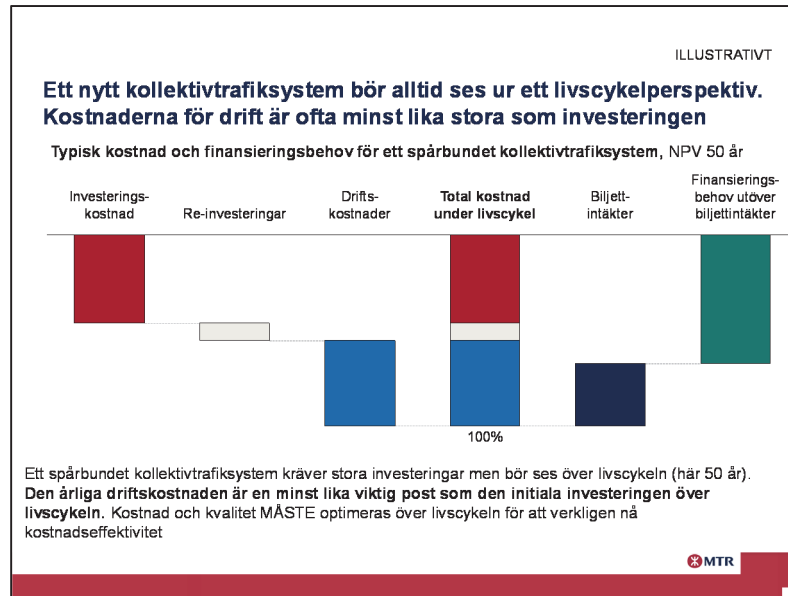
Bred erfarenhet från internationella projekt



2015/16:26

1282-1





DBOT – en framkomlig väg?

Design

Build

Operate

Transfer

- Med hänsyn till såväl investerings- som driftskostnader i stora projekt måste helheten optimeras
- DBOT tar ett helhetsgrepp för långsiktighet och kvalitet även efter en avtalsperiod

MTR

Sydney Metro North West– MTR:s senaste DBOT-projekt

Sydney Metro North West Uppgradering av 13km befintlig linje med 5 stationer och 23 km nybyggnation med 8 nya stationer. Budget om ~54 miljarder SEK



ECRL: Befintlig linje; Epping Chatswood Rail Link
Källa: <http://nswrail.transport.nsw.gov.au>

MTR:s kontrakt i projektet omfattar ca 24 miljarder SEK och täcker:

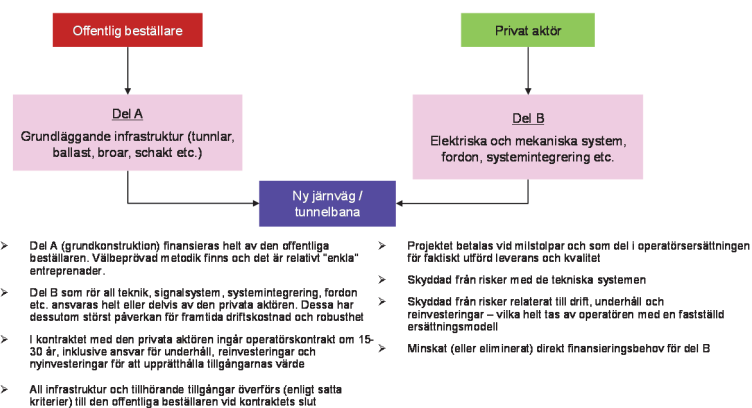
- Design, konstruktion och idrifttagning av tåginfrastrukturen (spår, signal-system, elsystem etc), depå & uppställningsplatser
- 8 helt nya stationer och 4'000 pendlarparkeringar
- Inköp av hela automatisk vagnpark
- Drift och underhåll för hela tåglinjen
- 15 år koncession
- Drivs i ett konsortium med John Holland, Leighton Contractors, UGL Rail Services, Plenary Group

2016/16:25

154/7



Modellen som används i Sydney med MTR



2016/16:25

154/8



Konsortium bildat



- En av världens ledande operatörer
- Levererat 11 nya tunnelbanelinjer sedan 1978
- "AAA-rankat" av S&P

- Australiens största leverantör av järnväg som förvaltar mer än 16000 km spår.

- Australiens näst största järnvägsleverantör med lång erfarenhet av OPS-projekt.

- Ledande tjänstebolag inom infrastruktur.

- Investmentbolag specialiserat på OPS inom infrastrukturprojekt.

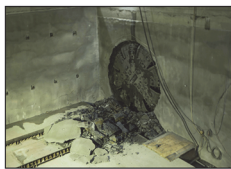
2015/16:26

15/10



Projektstatus våren 2016

- Projektet håller uppsatta tid- och budgetramar



2015/16:26

15/10



Summering

- Infrastrukturprojekt bör betraktas ur ett livscykelperspektiv - Driftskostnader är ofta minst lika höga som investeringskostnader
- Med DBOT-modellen (Design Build Operate Transfer) tar den privata aktören ansvar för helheten och driften – risker för den offentliga beställaren kan minimeras (exv. teknik, signalsystem, fordonsleverans)
- Sverigeförhandlingen innehåller flera objekt som kan lämpa sig väl för DBOT-projekt
- MTR har lång erfarenhet av denna modell för att framgångsrikt driva nya infrastrukturprojekt

2015/16:26

15/11/15

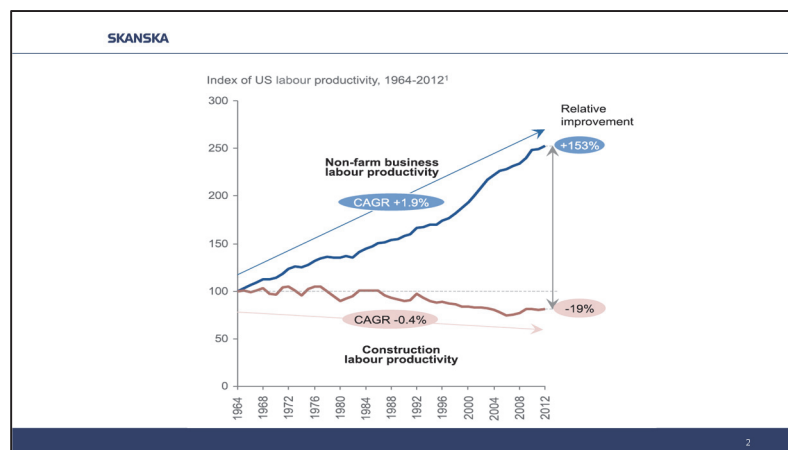


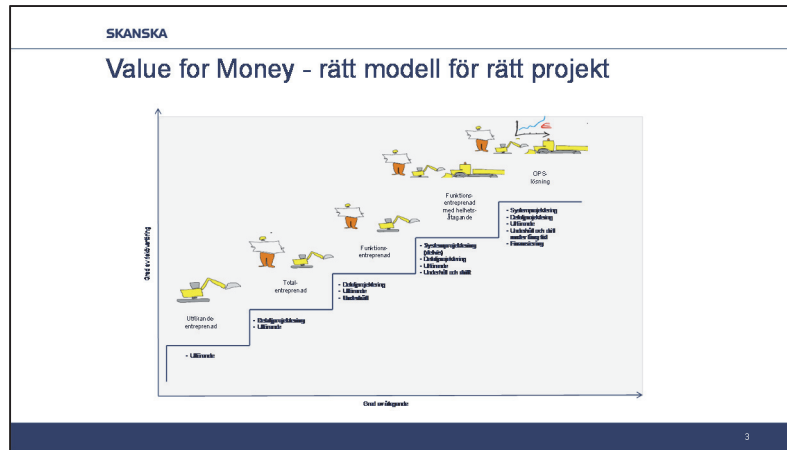
TACK!



Dokument 11 MTR Corporation

Bilder som Mats Williamson visade under sin presentation vid utfrågningen om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur





SKANSKA

Fördelar med OPS

- Fokus på kvalitet, hållbarhet och innovation
- Lägsta möjliga livscykelkostnad
- På tid och budget
- Kortare byggtid

4

SKANSKA

En svensk modell för OPS

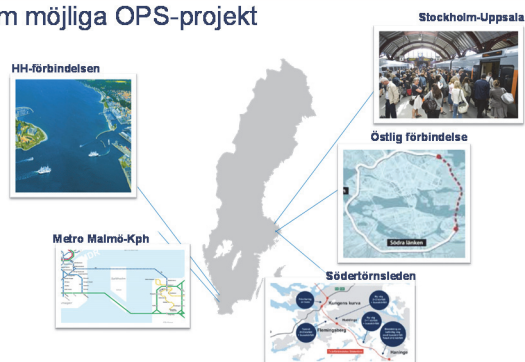
- Vinsttak – dela vinst
- Inför statliga obligationer till infrastruktur
- Kapitelltillskott
- Låt svenskt pensionskapital jobba i Sverige



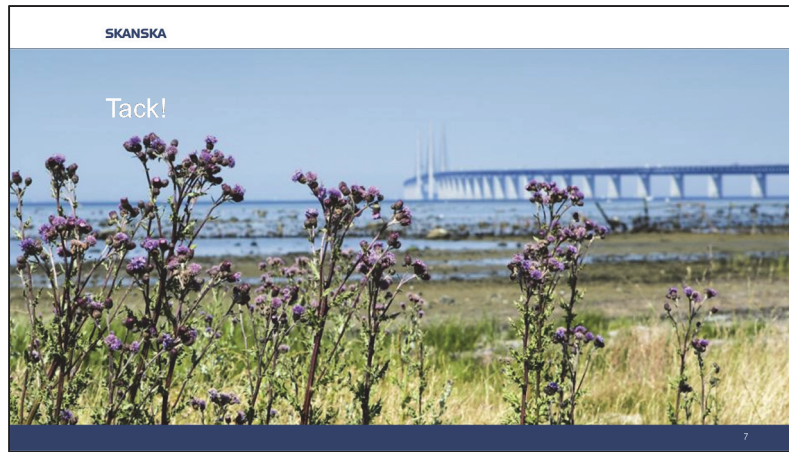
5

SKANSKA

Fem möjliga OPS-projekt



6



Bilder som Erik von Ehrenheim visade under sin presentation vid utfrågningen om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur

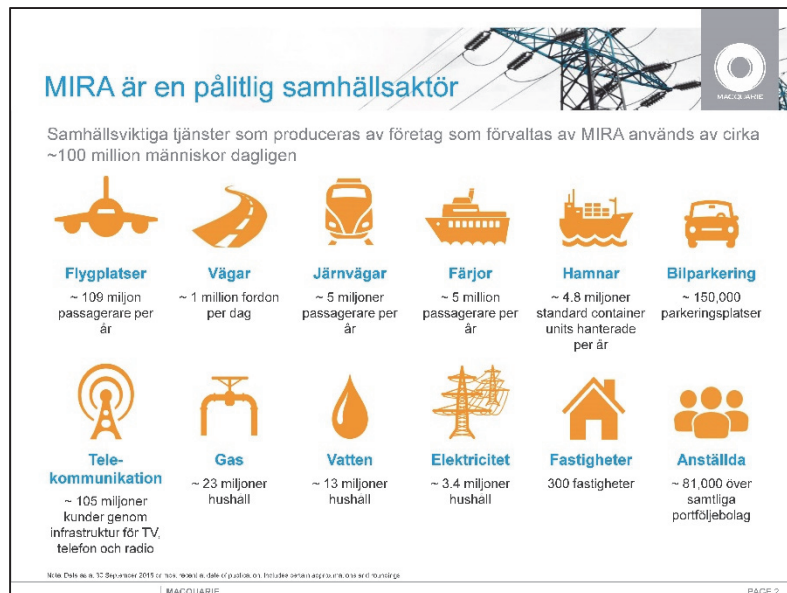


Macquarie En erfaren investerare i infrastruktur

MIRA har över 20-års erfarenhet av privatfinansierade infrastrukturinvesteringar

Världsledande infrastrukturförvaltare	— €80 miljarder av tillgångar som förvaltas inom infrastrukturbolag globalt — Mer än 30 infrastrukturfonder och specifika mandat
Förvärv och partners	— Unik tillgång till förvärvsobjekt globalt, med utbyte av "best practice" — Extensivt globalt nätverk inom infrastruktur med långsiktiga relationer med samhället
MIRA har ett unikt team specialiserat på infrastruktur	— Över 400 anställda dedikerade till infrastruktur — Seniora specialister med operativ erfarenhet
Långsiktig investeringshorisont med kontinuerliga återinvesteringar	— Långsiktig investeringshorisont (10+ år); fundamental princip skyddar övriga intressenter — Kontinuerliga investeringar i bolagens verksamhet eller fullbordade förvärv

PAGE 1



Låga kapitalkostnader

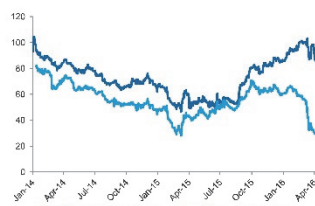
Historiskt bra tillfälle att ägarväxla befintliga projekt

Avkastningskrav för privatägd infrastruktur

- Avkastningskravet för lånefinansiering och eget kapital har minskat avsevärt sedan finanskrisen
- Nivåerna är historiskt låga – tillbaka till 30-talet
- Mycket pensionskapital söker sig till fastigheter och infrastruktur för att få direktavkastning
- Samhället kan minska kapitalkostnaden vid nyinvesteringar genom att ta på sig risker för oförsedda kostnadsökningar eller framtida refinansieringsrisk
- Stor konkurrens om färdigbyggda "core" infrastrukturprojekt med stabila reglerade kassaflöden från samhälstjänster
- Totalavkastning (vägd kapitalkostnad) för dessa projekt på ca 4-5%, ibland ännu lägre

➔ Historiskt bra tillfälle för Staten med ägarväxling av befintliga infrastrukturprojekt

Räntemarginal för infrastrukturbolag



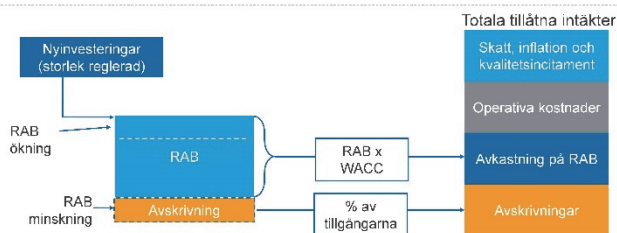
MACQUARIE

PAGE 4

Reglerade intäkter för monopolföretag

"Byggeklossmodellen" för prisregleringar

- Reglering uppmuntrar investeringar, ökad kvalitet och ökad effektivitet över tiden
- Regleringsperioderna sätts ofta till 3-4 år
- Intäktsramen tillåter täckning för de operativa kostnader som förelåg vid slutet av föregående period
- Kostnadsbesparingar under perioden kommer operatören till del
- Den lägre kostnadsnivån kommer brukarna till del under nästa period



- RAB = Regulated Asset Base: totala reglerade tillgångsvärdet som företaget är berättigat att få avskasning på
- WACC = Weighted Average Cost of Capital: genomsnittlig kapitalkostnad (lån och eget kapital)

MACQUARIE

PAGE 5



Konkrete förslag för kommande trafikbeslut

Macquarie har konkreta förslag inom transportinfrastruktursektorn, framförallt inom järnväg, lämpliga för privat finansiering som leder till stora samhälls- och miljövinster

- Näringsdepartementet bör uppdraga åt Trafikverket att utreda för kommande trafikbeslut :
 - Järnvägens Kraftförsörjning
 - Godsjärnvägar, t.ex. Malmбанan eller Inlandsbanan
 - Elvägar
- Värda mer än SEK 80mrd i form av att framtida investeringar växlas över till nya ägare
- Projekten har kapacitet att finansieras via brukaravgifter i huvudsak
- De går att avskilja samtidigt som dessa integreras i befintliga system
- Möjlighet att ge staten inflytande via koncessionsavtal eller Staten som delägare
- Samhällets intressen kan hävdas genom reglering av intäkter
- Strukturerna kräver få lagändringar
- Relativt snabb implementation kan skapa stora samhällsvinster
- Macquarie kan delta i utredningarna med erfarenhet av strukturering och beräkningar



MACQUARIE

PAGE 6

Bilder som Kerstin Hessius visade under sin presentation vid utfrågningen om finansieringsmodeller för transportinfrastruktur

AP3

Pensionskapital och Infrastruktur En investering för framtiden

Kerstin Hessius
VD, Tredje AP-fonden



Var gör vem störst nytta?

AP3

ELLEVIO

El-distribution



VASAKRONAN

Kontorsfastigheter



HEMSÖ

Samhällsfastigheter



AP3

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2013/14
2013/14:RFR1	SOCIALUTSKOTTET Etisk bedömning av nya metoder i vården – en uppföljning av landstingens och statens insatser	
2013/14:RFR2	KULTURUTSKOTTET Uppföljning av regeringens resultatredovisning för utgiftsområde 17 Kultur, medier, trossamfund och fritid	
2013/14:RFR3	KULTURUTSKOTTET En bok är en bok är en bok? – en fördjupningsstudie av e-böckerna i dag	
2013/14:RFR4	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning om funktionshindersperspektiv i kulturarvet	
2013/14:RFR5	TRAFIKUTSKOTTET Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning	
2013/14:RFR6	FINANSUTSKOTTET Finansutskottets offentliga utfrågning om ändring av riksdagens be- slut om höjd nedre skiktgräns för statlig inkomstskatt	
2013/14:RFR7	SKATTEUTSKOTTET Inventering av skatteforskare 2013	
2013/14:RFR8	ARBETSMARKNADSUTSKOTTET Ett förlängt arbetsliv – forskning om arbetstagarnas och arbetsmarknadens förutsättningar	
2013/14:RFR9	SOCIALFÖRSÄKRINGSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om vårdnadsbidrag och jämställdhetsbonus	
2013/14:RFR10	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Subsidiaritet i EU efter Lissabon	
2013/14:RFR11	SKATTEUTSKOTTET Utvärdering av skattelättnader för utländska experter, specialister, forskare och andra nyckelpersoner	
2013/14:RFR12	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om PISA-undersökningen	
2013/14:RFR13	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna kunskapsseminarium om icke smittsamma sjukdomar – ett ökande hot globalt och i Sverige (onsdagen den 4 december 2013)	
2013/14:RFR14	KULTURUTSKOTTET För, med och av – en uppföljning av tillgängligheten inom kulturen	
2013/14:RFR15	SKATTEUTSKOTTET Skatteutskottets seminarium om OECD:s handlingsplan mot skattebaseroering och vinstförflyttning	
2013/14:RFR16	TRAFIKUTSKOTTET Framtidens flyg	

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2013/14
2013/14:RFR17	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Översyn av ändringar i offentlighets- och sekretesslagstiftningen 1995–2012	
2013/14:RFR18	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets öppna kunskapsseminarium om socialtjänstens arbete med barn som far illa	
2013/14:RFR19	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets seminarium om utbildning för hållbar utveckling inklusive entreprenöriellt lärande	
2013/14:RFR20	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning För, med och av – en uppföljning av tillgänglighet inom kulturen	
2013/14:RFR21	UTBILDNINGSUTSKOTTET Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Delredovisning 1: Skrivbordsstudie om autonomi- och kvalitetsreformerna	
2013/14:RFR22	UTBILDNINGSUTSKOTTET Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Delredovisning 2: Intervjuundersökning med rektorer	
2013/14:RFR23	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets hearing om framtidens luftfart – Har vi luft under vingarna?	
2013/14:RFR24	JUSTITIEUTSKOTTET Offentlig utfrågning med anledning av EU-domstolens dom om data-lagringsdirektivet	

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2014/15
2014/15:RFR1	MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET Stöd till lokala åtgärder mot övergödning	
2014/15:RFR2	TRAFIKUTSKOTTET Hållbara analyser? Om samhällsekonomiska analyser inom transportsektorn med särskild hänsyn till hållbar utveckling	
2014/15:RFR3	TRAFIKUTSKOTTET Trafikutskottets offentliga utfrågning om järnvägens vägval	
2014/15:RFR4	FÖRSVARsutskottet Blev det som vi tänkt oss? En uppföljning av vissa frågor i det försvarspolitiska inriktningsbeslutet 2009	
2014/15:RFR5	UTBILDNINGsutskottet Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Huvudrapport	
2014/15:RFR6	UTBILDNINGsutskottet Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Delredovisning 3: Enkätundersökning till studieansvariga	
2014/15:RFR7	UTBILDNINGsutskottet Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige Delredovisning 4: Den fallstudiebaserade undersökningens första fas	
2014/15:RFR8	TRAFIKUTSKOTTET Seminarium om samhällsekonomiska analyser	
2014/15:RFR9	TRAFIKUTSKOTTET Sjöfartsnäringen och dess konkurrenskraft	
2014/15:RFR10	SKATTEUTSKOTTET Skattebefriade bränslen i industriella processer, så kallade råvarubränslen	
2014/15:RFR11	UTBILDNINGsutskottet Utbildningsutskottets offentliga utfrågning om idrott och fysisk aktivitet i skolan – ett sätt att stärka inlärning och hälsa	
2014/15:RFR12	KONSTITUTIONsutskottet Konstitutionsutskottets hearing om journalisters och medie-redaktioners säkerhet och arbetsförutsättningar	
2014/15:RFR13	SOCIALFÖRSÄKRINGSUTSKOTTET Finsam – en uppföljning av finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser	
2014/15:RFR14	SOCIALFÖRSÄKRINGSUTSKOTTET Socialförsäkringsutskottets offentliga utfrågning om Finsam – finansiell samordning av rehabiliteringsinsatser	
2014/15:RFR15	SKATTEUTSKOTTET Skatteutskottets seminarium om internationellt samarbete mot skatteflykt	
2014/15:RFR16	NÄRINGSUTSKOTTET OCH UTRIKESUTSKOTTET	

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN	2014/15
	Offentlig utfrågning om ett handelsavtal mellan EU och USA (TTIP)
2014/15:RFR17	CIVILUTSKOTTET Civilutskottets offentliga utfrågning om unga vuxnas möjlighet att finansiera ett eget boende

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2015/16
2015/16:RFR1	KONSTITUTIONSUTSKOTTET Statsråds medverkan i konstitutionsutskottets granskning	
2015/16:RFR2	FINANSUTSKOTTET Finansutskottets offentliga utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 24 september 2015	
2015/16:RFR3	FÖRSVARSKOTTET Om krisen eller kriget kommer – En uppföljning av informationsinsatser till allmänheten om den enskildes ansvar och beredskap Huvudrapport och Bilagor	
2015/16:RFR4	KULTURUTSKOTTET Är samverkan modellen? En uppföljning och utvärdering av kultursamverkansmodellen	
2015/16:RFR5	FINANSUTSKOTTET Öppna utfrågning om den aktuella penningpolitiken den 12 november 2015	
2015/16:RFR6	FINANSUTSKOTTET Utvärdering av Riksbankens penningpolitik 2010–2015	
2015/16:RFR7	FINANSUTSKOTTET Review of the Riksbank's Monetary Policy 2010-2015	
2015/16:RFR8	SKATTEUTSKOTTET Punktskatteshöjningar på alkohol- och tobaksprodukter – skatteeffekter och påverkan på den oregistrerade anskaffningen av dessa produkter	
2015/16:RFR9	CIVILUTSKOTTET Miljömärkning av produkter – En översikt över de miljömärkningar av produkter som finns i Sverige och i de övriga nordiska länderna	
2015/16:RFR10	KONSTITUTIONSUTSKOTTET OCH JUSTITIEUTSKOTTET Konstitutionsutskottets och justitieutskottets hearing om radikalisering och rekrytering till våldsbejakande extremism i den digitala miljön	
2015/16:RFR11	KULTURUTSKOTTET Kulturutskottets seminarium om kultursamverkansmodellen	
2015/16:RFR12	FINANSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om den aktuella penningpolitiken 23 februari 2016	
2015/16:RFR13	SOCIALUTSKOTTET Cancervården – utmaningar och möjligheter	
2015/16:RFR14	TRAFIKUTSKOTTET Kollektivtrafiklagen – en uppföljning	
2015/16:RFR15	CIVILUTSKOTTET Inventering av forskning inom civilutskottets beredningsområde 2016	

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN		2015/16
2015/16:RFR16	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets offentliga utfrågning inför proposition om forskning och innovation	
2015/16RFR17	KULTURUTSKOTTET Offentlig utfrågning om förutsättningar för svensk film	
2015/16RFR18	UTBILDNINGSUTSKOTTET Digitaliseringen i skolan – dess påverkan på kvalitet, likvärdighet och resultat i utbildningen	
2015/16RFR19	UTBILDNINGSUTSKOTTET Autonomi och kvalitet – ett uppföljningsprojekt om implementering och effekter av två högskolereformer i Sverige	
2015/16RFR20	FINANSUTSKOTTET Offentlig utfrågning om utvärderingen av penningpolitiken 2010-2015 12 maj 2015	
2015/16RFR21	FINANSUTSKOTTET Öppen utfrågning om Finanspolitiska rådets rapport 2016	
2015/16RFR22	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets öppna utfrågning om lärarbrist	
2015/16RFR23	SOCIALUTSKOTTET Socialutskottets seminarium om cancervården – utmaningar och möjligheter	
2015/16RFR24	UTBILDNINGSUTSKOTTET Utbildningsutskottets öppna utfrågning om brist på utbildade inom naturvetenskap och teknik	
2015/16RFR25	NÄRINGSUTSKOTTET Näringsutskottets offentliga utfrågning om piratkopiering och andra rättighetsintrång på den digitala marknaden	