

Trafikutskottets
offentliga utfrågningar hösten 2007
om trafikens infrastruktur

ISSN 1653-0942
ISBN 978-91-85943-15-9
Riksdagstryckeriet, Stockholm, 2008

RIKSDAGENS TRAFIKUTSKOTT

Riksdagen behandlar varje år ett stort antal motionsförslag som handlar om investeringar i vägar och järnvägar i olika delar av landet. Under år 2008 förutses vidare riksdagen behandla regeringens aviserade förslag om riktlinjer för investeringar i trafikens infrastruktur för perioden 2010–2019. För att få ökad kunskap om infrastrukturens betydelse för en hållbar tillväxt och former för att finansiera investeringar i trafikens infrastruktur arrangerade trafikutskottet mot denna bakgrund två offentliga utfrågningar under hösten 2007.

Den första utfrågningen om sambandet mellan infrastruktur och hållbar tillväxt ägde rum den 25 oktober 2007 och inbjudna medverkande var följande:

- Jonas Eliasson, professor, KTH
- Johan Klaesson, docent, Internationella handelshögskolan i Jönköping
- Folke Snickars, professor, KTH
- Tore Englén, utredare, Nutek
- Joanna Dickinson, projektledare, Sika
- Stig Wiklund, chief development, Stora Enso Logistics samt ordförande i Skogsindustriernas transportkommitté
- Bengt Owe Birgersson, tidigare hamnstrategiutredare och ordförande för Godstransportdelegationen

Den andra utfrågningen ägde rum den 22 november 2007 under rubriken OPS – en ny väg att finansiera vägar och järnvägar? Inbjudna medverkande var följande:

- Jan-Eric Nilsson, VTI
- Yvonne Gustafsson, Ekonomistyrningsverket
- Claes Roxbergh, Skanska/Järnvägsforum
- Ingemar Skogö, Vägverket
- Per-Olof Granbom, Banverket

Utskottet bedömer att vad som framfördes under utfrågningarna är av så allmänt intresse att de bör göras tillgängliga för en vidare krets. Därför publiceras här en utskrift av de båda utfrågningarna.

Stockholm i december 2007

Christina Axelsson

Ordförande

Göran Nyström

Kanslichef

Innehållsförteckning

Sambandet mellan infrastruktur och hållbar tillväxt	7
Program.....	9
Stenografisk utskrift	10
Bilder från utfrågningen	50
OPS – en ny väg att finansiera vägar och järnvägar?	67
Program.....	69
Stenografisk utskrift	70
Bilder från utfrågningen	108

Trafikutskottets
offentliga utfrågningar hösten 2007
om sambandet mellan infrastruktur
och hållbar tillväxt

Trafikutskottets utfrågning om sambandet mellan infrastruktur och hållbar tillväxt

Tid:	Torsdagen den 25 oktober 2007 kl. 09.00–12.00
Plats:	Förstakammarsalen
09.00	Inledning <i>Christina Axelsson (s)</i> , trafikutskottets ordförande
09.10	Hur ser sambandet ut? <i>Jonas Eliasson</i> , KTH
09.20	Regionala aspekter på infrastruktursatsningar <i>Johan Klaesson</i> , Internationella handelshögskolan i Jönköping
09.30	Vilka aspekter måste vägas in för en hållbar infrastruktur? <i>Folke Snickars</i> , KTH
09.40	Vad kostar det att vänta? <i>Tore Englén</i> , Nutek
09.50	Frågor från ledamöterna
10.30	Paus
10.45	Infrastrukturplanering som en del av transportpolitiken <i>Joanna Dickinson</i> , Sika
10.55	Näringslivets behov <i>Stig Wiklund</i> , Stora Enso Logistics
11.05	Ett effektivt framtidsinriktat transportsystem <i>Bengt Owe Birgersson</i> , Godtransportdelegationen
11.15	Frågor från ledamöterna
11.55	Avslutning <i>Jan-Evert Rådström (m)</i> , trafikutskottets vice ordförande

**Stenografisk utskrift från trafikutskottets offentliga utfrågning
den 25 oktober 2007 om sambandet mellan infrastruktur och
hållbar tillväxt**

Ordförande under utfrågningen var Christina Axelsson (s). Bilder som visas under utfrågningen återfinns i bilagor.

Ordföranden: Klockan är nio, och jag tror att de flesta hunnit hitta sin plats. Jag vill å trafikutskottets vägnar hälsa alla varmt välkomna till dagens utfrågning.

Att lära är att resa, och nu ber jag er sätta er bekvämt i stolarna och fälla ut era säten, för nu ska vi inleda en resa med infrastruktur mot en hållbar tillväxt. Jag ber er stänga av mobiltelefonerna, eller åtminstone sätta dem på *flight mode*, för de stör vår elektronik vilket kan få följder från säkerhetssynpunkt – ni kommer att höra sämre.

Jag vill hälsa alla deltagare, åhörare och tv-tittare varmt välkomna på vår kunskapsresa och riktar ett särskilt välkommen till er som ska dela med er av er kunskap om dessa viktiga frågor.

I Förstakammarsalen sitter förutom riksdagsledamöter också representanter för statliga myndigheter och verk samt branschföreträdare och företrädare för ideella organisationer. SVT bandar utfrågningen, som troligen kommer att sändas måndagen den 29 oktober kl. 13.00.

Resans mål är mer kunskap. Det handlar om att öka kunskapen om infrastrukturens betydelse för nationell och regional tillväxt i landet. Trafikutskottet arrangerar därför denna offentliga utfrågning om sambandet mellan infrastruktur och hållbar tillväxt. Det kommer väl till pass när riksdagen framöver ska behandla ett stort antal motionsförslag om investeringar i vägar och järnvägar runt om i landet och regeringens aviserade förslag om långsiktiga investeringsplaner för trafikens infrastruktur.

Vi ska nu börja vår resa till mer kunskap genom att lyssna till några tiominutersinlägg från våra inbjudna gäster. De ska tala om hur sambanden ser ut, om regionala aspekter på infrastrukturens utveckling, om vilka aspekter som måste vägas in för en hållbar infrastruktur och vad det kostar att vänta. Därefter får riksdagens ledamöter möjlighet att ställa korta, distinkta frågor, en fråga i taget per ledamot. Jag upprepar: En kort fråga per ledamot så att alla hinner fråga. Kanske kommer ni att ha möjlighet att fråga ytterligare en gång. Efter frågestunden tar vi en femton minuters paus för att sedan fortsätta resan mot nya kunskapsmål.

Jag vill börja med att ge professor Jonas Eliasson från KTH mikrofonen. Han ska tala om hur sambandet mellan infrastruktur och hållbar tillväxt ser ut. Varsågod!

Jonas Eliasson, KTH: Jag ska börja med att lite allmänt tala om hur sambandet mellan ekonomisk tillväxt och transportsystemet ser ut. Man fastnar gärna i att prata om hur det sett ut de senaste 10–20 åren, och därför vill jag nu visa

mina två favoritbilder igen. Jag har visat dem i samma sal minst två gånger tidigare, men det skadar inte att se dem en gång till.

Bilden på skärmen visar reslängd per person, utvecklingen över 200 år. Varje horisontellt streck är en tiodubbling av reslängden per person. Linjen startar i början av 1800-talet och visar att fenomenet att vi reser längre och längre och transporterar oss själva och våra varor längre och längre inte är ett modernt fenomen som startade med bilen eller när Södra länken byggdes, utan det är ett mycket långsiktigt fenomen.

Vad beror detta på? Man kan säga att det beror på två saker, på ett samspel mellan två faktorer. Den ena är att det blir allt lättare att transportera sig. Vi investerar mängder i våra transportsystem, det har kommit en mängd tekniska uppfinningar och dessutom har vi blivit allt rikare vilket gör att vi har råd att transportera oss. Relativkostnaden för att transportera sig går alltså ned.

Det är emellertid endast den ena sidan av saken. Det skulle inte räcka med bara ett ökat utbud av transportmöjligheter. Den andra sidan av saken är att samhället blir alltmer specialiserat. Produktionen blir alltmer specialiserad, och vi och våra jobb blir alltmer specialiserade. När vi konsumerar vill vi ha alltmer specialiserade produkter. Dessa två saker stärker varandra i en process. Specialiseringen driver på att transportsystemet behöver utvecklas och transportsystemet ger möjligheter till ökad specialisering.

På det hela taget är det något bra. Det är svårt att kalla det för en hemlighet, men jag brukar ändå säga att det är hemligheten bakom vårt välstånd. Annars hade vi alla varit bönder som var och en odlade sina egna morötter i ett hörn på sin egen bakgård. Men att någon kan odla morötter och någon annan palsternackor är så att säga skälet till det moderna samhället. Det är därför till exempel städer finns.

Så långt är det hela ganska okontroversiellt – tror jag. Men detta ger en del mindre okontroversiella implikationer. Jag skulle också vilja säga att det är en ganska väletablerad sanning att sådant som täthet, god tillgänglighet och kontakter mellan människor gynnar ekonomisk utveckling och ekonomisk tillväxt. Det finns ett antal mekanismer som driver på detta. Jag ska helt kort ta upp vilka de kan vara.

För det första får man en bättre fungerande arbetsmarknad om man har god tillgänglighet och en tät region där man lätt kan transportera sig. Arbetslösheten minskar och matchningen på arbetsmarknaden – rätt man på rätt plats – fungerar bättre.

För det andra ger ökad konkurrens, framför allt mellan företag, högre effektivitet i företagen och lägre priser för konsumenterna. Det driver också på ekonomisk utveckling.

För det tredje finns det skalfördelar med en del saker, såsom forskning och utveckling, utbildning, sjukvård och vissa specialiserade företagstjänster. De behöver en viss kritisk massa för att kunna finnas, och när de väl finns är det något som många kan dra nytta av. Till exempel sjunker styckkostnaden per utbildad person allteftersom regionen blir större.

För det fjärde finns det något som ibland kallas *knowledge spill-over*. Det råkar vara så, har jag hört anekdotiskt i alla fall, att USA:s nästan hela ryamattindustri är koncentrerad till en liten håla i jag tror det är Iowa. Där är de jättebra på att göra just ryamattor, eller kanske det är någon annan sorts mattor. Det beror förstås på att man där lyckats lära varandra hur man gör ryamattor. Där finns specialutbildad arbetskraft som kan flytta mellan arbetsplatser, nya tekniska uppfinningar sprids lätt och så vidare. Detta gäller rent allmänt. Den typen av kunskapskluster har stor betydelse för en modern stad.

För det femte, slutligen – och detta hänger ihop med de andra – ger en stor och tät region underlag för ökad specialisering. Det finns en viss fast kostnad med att till exempel starta ett företag. Om regionen är hur liten som helst finns inte underlag för de allra mest högspecialiserade tjänsterna. När de väl finns kan hela pyramiden av näringsliv börja existera därunder. Det fungerar lite grann som en ekologisk näringskedja. För att kunna ha kungsörnar måste man ha mycket av vad det nu är som är basen för kungsörnskedjan, någon sorts plankton, förmodar jag. Nu ser jag flera naturvårdsexperter som skakar på huvudet; det är inte plankton, det är ju krill – eller något sådant. Jag vet inte vad det är, men det fungerar likadant med näringsliv, och där är jag mycket mer säker än beträffande kungsörnsexemplet.

Låt mig ge tre korta exempel för att belägga det jag sagt.

Bilden som visas återger sambandet mellan arbetsmarknadsregionens storlek och lönenivån i kronor per sysselsatt. Detta är, skulle jag vilja säga, ett rätt tydligt exempel, där varje streck till höger är en tiodubbling av snittlönen. När man sedan går upp en bit i arbetsmarknadsregionens storlek ökar snittlönen. Det beror inte på att folk kräver mer och mer i lön. I stället beror det på att när man lever i en tät region blir produktiviteten högre eftersom matchningen fungerar bättre.

Nästa bild, det andra exemplet, visar ersättning från socialförsäkringen totalt sett i förhållande till lönesumman i regionen, också den uppdelad på storleksnivåer. I de allra minsta arbetsregionerna är socialförsäkringsersättningen ungefär 70 procent av lönesumman i en sådan region. Ju större regionen är desto mindre blir detta förhållande. Det blir alltså mer och mer lön i förhållande till hur mycket socialförsäkringsersättning som betalas ut. Om man vill hårdra det hela innebär det att sysselsättningsgraden ökar, bidragsberoendet minskar.

Mitt tredje exempel visar antalet branscher i olika arbetsmarknadsregioner efter storlek. Av bilden framgår att ju större regionen är desto fler olika branscher kan man ha. Det betyder två bra saker. Det ena är att beroendet av en enda bransch minskar. Man är mindre beroende. Om det är en liten region kanske det hänger på att man kan tillverka däck, som i Gislaveds fall, och då är man mycket sårbar för en plötslig störning i däckefterfrågan. Om man däremot har många branscher är man inte lika störningskänslig. Om man har många branscher får man dessutom mer och mer specialisering. Mer specialisering är bra eftersom man dels kan serva varandra, dels får högre produktivitet både i produktionen och på arbetsmarknaden.

Det var en kort genomgång. Så långt är vi ganska säkra. Eftersom jag bara har tio minuter på mig får jag skynda mig lite grann. Senare svarar jag gärna på frågor om sambanden.

Nu kan man säga att det finns två sätt att uppnå det som jag sagt om en större region. När jag säger större menar jag inte större i termer av kilometer utan större i termer av nåbara arbetsplatser, nåbar befolkning, utbud av arbetskraft och så vidare. Det är det som är större, inte större i antal kilometer.

Det finns, som sagt, två sätt att uppnå det. Det ena sättet brukar kallas regionförstoring, alltså att det är lättare att transportera sig mellan orter eller att stadens storlek ökar. Den bebyggda ytan blir större. Det är i och för sig bra. Alla dessa fördelar gäller i större eller mindre utsträckning. Problemet är att regionförstoring även har en del nackdelar. Till exempel ökar i allmänhet miljöbelastningen eftersom regionförstoringen kräver transporter. Om allt gick på tåg och vi hade tillräckligt med vattenkraft skulle det vara ett mindre problem, men mycket av regionförstoringen drivs ju av biltransporter, vilket är ett problem.

Därför är regionförstöringsprocesser sämre på att till exempel ge *knowledge spill-over*-effekter. Om vi tänker oss en extremt stor region, exempelvis hela Mälardalen sammanknuten, skulle det ha många fördelar, men *knowledge spill-over*, alltså kunskapsöverspillseffekten mellan Örebro och Stockholms innerstad skulle ändå inte vara jättestor. Det vore bättre om man packade kunskapsföretagen tätare. Då skulle man få mer kunskapsöverspill. Det finns också en del tecken på att detta är sämre ur jämställdhetssynvinkel. Om man ska pendla väldigt långt är det till exempel svårt att inte jobba heltid eftersom man får så lite bortavartid. Det innebär en del komplikationer. Det sista kan vara ett överkomligt problem, hoppas jag i alla fall, men det finns dock med i bilden.

Även om regionförstoring har många fördelar skulle jag vilja slå ett slag för något som man inte hör talas om lika mycket, nämligen regionförtätning. Man behöver en viss balans mellan hela arbetsmarknadsregionens storlek och hur attraktiv, tät och stor själva kärnan är. Nu talar vi alltså om Stockholms stads kärna, eller Göteborgs eller Malmös eller Linköpings. Om man har en tät och attraktiv kärna har det en mängd ytterligare fördelar, förutom de fördelar som regionförstoring har. Det ger till exempel bättre förutsättningar för kollektivtrafik.

Utomlands talar man ofta om hur attraktivt och bra det är och hur många som bor i det som kallas *walkable cities*, alltså platser där det är möjligt att gå och cykla. Även i Stockholms innerstad är det trevligt att gå och cykla. Om man däremot ska ta sig från Stockholms periferi till ett jobb i innerstaden är det inte längre lika lätt att gå. Ett samhälle med ett ökat bilberoende tenderar att göra det svårare och svårare att gå och cykla i närmiljön.

Den högre kontakttätheten var jag redan inne på. Det är ingen tillfällighet att fastighetspriserna runt Stureplan eller i Göteborgs innerstad är extremt höga. Det beror på att kontakttätheten där blir väldigt hög. Man får en högre produktivitet i sådana lägen. Det finns också forskning som visar att det inte

bara är arbetsmarknadsregionens storlek utan också själva kärnans täthet, storlek och attraktivitet som avgör en regions tillväxt. Att bara göra kärnan större och större räcker alltså inte. Det måste finnas en balans mellan kärnans täthet och storlek och hela regionens storlek.

Man kan naturligtvis kombinera dessa. Det är en utmärkt strategi att till exempel försöka göra två tätorter tätare och mer attraktiva och sedan skapa bra förbindelser mellan dessa. Det jag vill komma åt är den ökade utglesningen. Det är ett problem. Det är ett problem för miljön och för att kontakttätheten minskar.

Problemet är att förstoring dominerat över förtätning. På den bild jag nu visar anges tillväxten i arbetsmarknadsregionen för de tre storstadsregionerna de senaste 34 åren. Det blå visar tillväxt genom regionförstoring, det vill säga att folk pendlar längre och längre så att den yta som arbetsmarknadsregionen täcker blivit större. Det röda på bilden visar ökad befolkning och förtätning i kranskommunerna, som definieras på lite olika sätt. Det lilla gula, som inte ens syns på bilden, är förtätningen i kärnan.

Det har gått åt rätt håll, alltså åt det håll som jag tycker är rätt, nämligen att man under de senaste fem tio åren fått en tätare stad i dessa tre regioner. Sett ur ett längre perspektiv har det emellertid inte hänt nästan någonting, i alla fall inte jämfört med det andra. Detta kommer långsiktigt att bli ett bekymmer. Att få till stånd en matchning på arbetsmarknaden kommer att bli svårare och svårare, och vi kommer också att få en ökad miljöbelastning om vi fortsätter på enbart detta spår.

Varför blir det då inte en förtätning? Jag skulle vilja föreslå två saker som det kan bero på. Den ena är att det är dyrt, och det är ofta politiskt svårt att förtäta en stad. Någon kommer att bli arg för att man kanske måste bygga ett högt hus där han eller hon tidigare hade sin park, eller man kanske måste omvandla någon typ av bebyggelse till annan typ av bebyggelse. Det finns ett politiskt pris för det. Den andra är att det är någon annan som betalar för infrastrukturen. Kommunen betalar för sin egen lokala infrastruktur medan man ofta kan vältra över de stora infrastruktursatsningarna på någon annan, antingen på regionen eller, helst, på staten. Den typen av konstiga incitament driver på en sådan här utveckling.

Hur kan man veta om en åtgärd är värd kostnaderna? Ja, det bästa vi har att erbjuda just nu är samhällsekonomiska kalkyler. Om en sak är samhällsekonomiskt lönsam är sannolikheten stor för att den så att säga är värd pengarna. Om en viss åtgärd är samhällsekonomiskt olönsam är det med stor sannolikhet så att tillväxten och sådant som man får ut av åtgärden inte är värd de pengar man lägger ned på den, och den är också onyttig i form av till exempel miljöeffekter. Men då ska man veta att såsom de är konstruerade underskattar man systematiskt effekterna, särskilt i storstadsregioner. Det beror bland annat på att vi kör med samma tidsvärde i hela landet, vilket innebär att den ökade produktiviteten i storstadsregionerna, och i täta regioner över huvud taget inklusive mellanstora städer, underskattas. Det är synd, men av olika skäl är det så.

Sedan är vi ganska bra på att prognostisera trafik men inte alls lika bra på att prognostisera tillväxt. Det ger ett visst utrymme för önsketänkande. I det komplicerade spelet mellan regioner och stat förekommer mycket folk som hoppas på olika saker. Det är jättebra att vara hoppfull, men man ska vara rimligt hoppfull. Jag skulle vilja säga att man bör se lite kritiskt på en del av dessa "hopp".

Nu har mina tio minuter mer än väl passerat. Det är bra att använda teorier för det är praktiskt.

Ordföranden: Vi går vidare och ska nu lyssna till docent Johan Klaesson från Internationella handelshögskolan i Jönköping. Han ska tala om regionala aspekter på infrastruktursatsningar. Varsågod!

Johan Klaesson, Internationella handelshögskolan i Jönköping: Som sagt, tio minuter är inte så lång tid, men jag ska ändå försöka säga en del viktiga saker. En del saker har vi vetat om länge, och en del är nya.

De modeller vi i nationalekonomin använder för tillväxt och forskning om tillväxt har ungefär femtio år på nacken. Den mest kända modellen och teorin är den så kallade neoklassiska tillväxtteorin, som säger att det viktiga för att få tillväxt är insatser av kapital och teknikutveckling. Under de senaste närmare tjugo åren har det emellertid kommit en ny tillväxtteori, den endogena tillväxtteorin. Där använder man den gamla teorin men med vissa tillägg, och man kan då visa att investeringar av olika slag är viktiga. Framför allt har man kunnat visa att investeringar i infrastruktur och utbildning kan påverka den långsiktiga tillväxten, vilket den tidigare teorin sade att de inte kunde.

Frågan hur regionerna och tillväxten hänger ihop började tas upp i början av 70-talet. Den har fram till i dag i olika delar av nationalekonomin och en del andra ämnen lett till att vi nu talar om regioner och tillväxt. En herre vid namn Lancaster ansåg någon gång på 70-talet att differentieringen var viktig, både efterfrågedifferentieringen, det vill säga att vi mer och mer efterfrågar olika saker, och dess motsvarighet på utbudssidan.

Vi har också Jane Jacobs, samma forskare som Jonas nämnde, alltså hon med ryamattorna, som i sin forskning ställde frågan vad det är, när vi tittar på regioner, som först lockar till sig det andra. Är det jobben som kommer först och sedan följer människorna efter, eller är det tvärtom? Det finns ganska stor konsensus att det faktiskt är människorna som kommer först och jobben därefter.

Det kanske låter lite märkligt, men om vi tänker på att vi mer och mer går in i ett service- och kunskapssamhälle, och servicemarknaden och kunskapsöverföringen kräver att marknaden finns ganska nära, är särskilt serviceföretagen mycket mer beroende av att det finns en marknad, och marknaden är ju människorna.

Sedan har vi ytterligare en forskare, en Nobelpristagare, som skrivit ett mycket inflytelserikt forskningspapper där han hävdar att just städerna är motorerna för tillväxten, bland annat av de orsaker som Jonas nämnde tidigare.

Vidare har vi en stark forskningstradition med ungefär femton år på nacken som kallas den nya ekonomiska geografien. Där lyfter man fram att nästan alla marknader präglas av det som på ekonomspråk kallas monopolistisk konkurrens. Det är dock varken fråga om en monopol situation eller perfekt konkurrens, utan om ett mellanläge där varje företag något differentierar sin produkt och på så sätt får en viss monopolställning för just den egna produkten. Samtidigt har alla verksamheter, även de minsta, någon form av fast kostnad. Det innebär att det finns stordriftsfördelar i alla verksamheter, vilket i sin tur betyder att storleken på marknaden är viktig.

På senare tid har forskningen handlat om vad vi har städerna till. För länge sedan var städerna platser där vi byggde fabriker. De är i de flesta fall borta. Vi har också tjänstenäringsutvecklingen, och i USA har man på vissa håll kunnat se att stadskärnan framför allt blivit ett ställe för upplevelser samt attraktiva platser att bo på. Man kan då observera fenomen som *reverse commuting*, alltså att folk bor i de centrala delarna av staden och när de ska jobba åker de ut till kransområdena.

Vad är då en region? Vi kan säga att det finns två olika utgångspunkter. Å ena sidan kan man titta på en region som något som bestäms av att det är en administrativ enhet, till exempel en kommun eller ett län. Å andra sidan kan man utgå från marknadens räckvidd, till exempel arbetsmarknaden. På så sätt kan man studera till exempel pendling och beräkna hur stora regionerna är. Man kan titta på andra marknader också, bland annat servicemarknader.

Regionförstoring kan bli effekten av att exempelvis pendlingsavstånden ökar. Kommuner kan växa samman och bilda större områden och vi får det vi kallar regionförstoring. Regionen växer geografiskt genom att tidsavstånden inom regionen minskar. Det innebär en bredare arbetsmarknad och en bredare utbudssituation för de företag som efterfrågar arbetskraft. Och det innebär mer differentiering, precis som föregående talare sade.

Är detta bra, och leder det verkligen till tillväxt? Jag instämmer i vad Jonas sade, nämligen att vi kan visa att så blir fallet. Det finns också ganska bra teoretiska orsaker till varför det borde göra det. Dels har vi detta med matchningen på arbetsmarknaden som ju hänger ihop med det som jag sade i början, nämligen utbildningsnivån. En högutbildad behöver en större marknad totalt sett för att hitta sitt jobb. Ju mer man utbildar sig desto mer specialiserad blir man, och därmed behöver man också ett större sökområde för att hitta just sitt eget jobb. På det sättet hänger infrastruktur och regionförstoring ihop med ambitionerna att öka utbildningsnivån.

När man får en större diversitet och en större marknad minskar risken för att råka illa ut, som i Gislaved exempelvis. Variationen över konjunkturcykler och branschspecifika störningar minskar.

Jag vill visa en liten bild på hur man kan tänka sig att orsakssambandet kan se ut. Om vi börjar längst upp till vänster har vi investering i bättre infrastruktur, det kan vara en väg eller järnväg eller någonting annat, vilket ger kortare tidsavstånd; det går alltså snabbare att transportera sig. Det i sin tur ger regionförstoring. Vi får tillväxt eftersom arbetsmarknaden fungerar bättre, och på

service- och tjänstemarknaderna, som ju är de viktiga i ett modernt samhälle, kan skalfördelar realiseras, vilket ger högre effektivitet. Detta i sin tur ger tillväxt av jobb, högre effektivitet och högre löner.

Sedan får vi inflyttning, och det blir attraktivare, vilket innebär att företag och människor flyttar in. Regionförstoringen fortsätter om vi ser till massan människor och verksamheter som finns inom ett visst område.

Avslutningsvis ska jag visa en bild med två kartor över Sverige. Den vänstra bilden har några år på nacken. Den visar Vägverkets investeringsplaner från 2004 till 2015, tror jag det var. Där det är blått får man stora tidsvinster i vägnätet. Vi ser att det gäller Mälardalen, Göteborgsområdet och Skåne och framför allt gäller det mellersta Norrland där det blir stora tidsvinster i vägnätet.

Men om man tar de här tidsvinsterna och pluggar in dem i en modell där man räknar ut tillgänglighetsförändringar, som också kan benämnas marknadspotential, där man beräknar hur mycket större tillgång till verksamheter och andra människor man får tack vare de här tidsförbättringarna, ser vi att trots att tidsförbättringarna är spridda i landet dyker effekterna upp i storstadsregionerna. Det beror på att för att få en marknadspotential eller en högre tillgänglighet behövs det någonting som infrastrukturen kan göra närmare, så att säga. Det är en illustration av att regionförstoring är bra, men det är inte ett universalmedel för alla delar av landet.

Ordföranden: Vi tackar Johan Klaesson så hjärtligt för det. Vi reser vidare med professor Folke Snickars från KTH som också får tio minuter på temat Vilka aspekter måste vägas in för en hållbar infrastruktur.

Professor Folke Snickars, KTH: Jag tillhör en annan generation än de tidigare talarna. Därför ser mina bilder lite mer gammaldags ut. Jag är alltså professor på KTH, men jag har slutat att vara det sedan några år tillbaka. Numera är jag dekanus för KTH och sköter frågor om vår akademiska utveckling och kvalitetsarbetet där. Jag är med och bestämmer vilka professorer och vilka forskningsområden vi ska satsa på framöver.

Det jag själv har skapat under min karriär som forskare på KTH är ganska mycket förknippat med verksamheten inom samhällsbyggnads- och infrastrukturuområdet. Jag tror att jag var först i landet med att återskapa samhällsbyggnadsbegreppet som namn på ett utbildningsprogram för civilingenjörer. Jag har också skapat den första institutionen vid de tekniska universiteten som just hette institutionen för infrastruktur och planering.

Det jag tänkte säga några ord om i dag som komplettering till de perspektiv som de yngre forskarna har tagit upp handlar just om att utgå ifrån själva infrastrukturbegreppet. Det står på den här sidan. Vad är egentligen infrastruktur? Jag har skrivit att vi måste uppfatta infrastruktur som ett slags kapital. Det behöver inte vara fysiskt kapital. Det kan också vara socialt kapital.

Man har försökt sig på att skilja ut infrastruktur som kapital från andra typer av kapital på många olika sätt. Ett sätt att göra det är genom att beskriva

det hela fysiskt. Det finns studier som räknar upp vad som är infrastrukturkapitalet i New York. Det blir långa listor med uppgifter om elnäten, VA-ledningarna, vägarna, teleledningarna men också parkerna i staden. I själva verket är det så att om man fortsätter den tankegången ett tag kan man så småningom uppfatta hela staden som en infrastruktur.

Det ligger en hel del i det. En grundläggande, sammanfattande karakterisering av egenskaper hos de kapital som man kan benämna infrastruktur är just att det finns en mångsidighet i användningen. Mångsidighet i användningen kan appliceras på kapital. När det gäller kortsiktig mångsidighet i användningen kan vi ta utvecklingen inom teleområdet som exempel. När man går ifrån att man kan kommunicera bara mellan två personer utan att andra personer deltar till den situationen att man skapar möten via telenäten innebär det att man egentligen skapat en infrastruktur.

Infrastruktur behöver inte skapas genom uppbyggnad av fysiska kapitalföremål. När TGOJ-banan byggdes kunde den inte anses vara en infrastruktur. Det var en del av produktionssystemet för det företaget. Men genom organisatoriska förändringar och genom att lägga in den i det svenska järnvägsnätet kom den banan uppenbarligen att bli en del av infrastrukturen järnvägsnätet.

Ett annat mycket bra exempel som jag nämnde genom exemplet New York är i själva verket våra städer. Innovationen städer tillkom egentligen på medeltiden. Efter detta har den konstruktionen med en ansamling av kapital som har mångsidig användning och återanvändning varit en bestående sådan innovation.

En av de viktigaste delarna av den industriella revolutionens innovationer var innovationen att konstruera infrastrukturen städer där man kunde skilja boendefunktionen från arbetsfunktionen. Den processen är fortfarande i gång. Vi ser, som Jonas och Johan har visat, hur det fortfarande är på gång en utveckling av de fysiska omländerna för städerna.

Vad har detta med hållbar utveckling att göra? Som jag skrev på den här tavlan ligger själva infrastrukturbegreppet egentligen inte alls så långt ifrån hållbarhetsbegreppet. Om man tänker sig en planeringsprincip för infrastruktur ligger inte den så långt ifrån principen för hållbar utveckling, nämligen vad det är för kapital som vi vill lämna över till framtida generationer. Den här tankegången att se på vägar, järnvägar och städer på det här sättet tror jag fortfarande är mycket gångbar.

Ett problem som vi nu ser är att det skulle kunna tänkas att i vår situation skulle en värdeöverföring för aktiviteter baserad på kommunikation snarare än fysiska transporter förknippade med kommunikation leda till att man faktiskt kunde realisera den ekonomiska tillväxten och den sociala tillväxten utan lika mycket realiserad fysisk rörlighet.

De processer som telekommunikationsexplosionen har lett till är egentligen mycket mer grundläggande än vi vanligtvis är beredda att acceptera. Det är nämligen så att om man har visat att företag under de senast 20–30 åren kan upprätthålla globala produktionssystem betyder det också att det finns en mycket stor latent efterfrågan på fysisk rörlighet i de systemen. Om det inte

ska bli så att detta helt enkelt blir till en av de mest grundläggande motsättningarna mellan hållbar utveckling och ekonomisk utveckling kommer det att vara nödvändigt att se på den här kommunikationsutvecklingen i samband med transportutvecklingen.

Det är sådana saker som vi på KTH och andra forskar på. Vi har ett av Vinnovas högst prioriterade Vinnexcenter på KTH. Det heter Centrum för hållbar kommunikation. Där försöker olika företag, organisationer och vi själva titta på vår egen verksamhet och se hur mycket eget resande i tjänsten och privat som vi kan ersätta med att använda telekommunikation.

Det står tätt och glest. Sedan står det bil eller kollektivtrafik längst ned. Jag struntar i tätt och glest. Varför står bil eller kollektivtrafik där? Ja, vi talade om mångsidighet i användning. De städer som någon gång i början av 1900-talet bestämde sig för att skapa ett mångsidigt transportsystem, det vill säga där det finns valmöjlighet för de aktörer som finns i staden, har skapat ett mer varierat infrastruktursystem än de andra som låtit sig bli beroende av enbart biltrafiksystemet.

Min prognos är att de städer som har det varierade transportsystemet och möjligheten att återanvända och återinvestera i de gemensamma transportsystemen – det behöver inte ske precis i de former som vi har sett tidigare, utan det kan finnas andra tekniska lösningar som gör att vi kan organisera städernas transporter på ett kollektivt sätt – kommer att ha en mycket stor fördel i en långsiktig utveckling.

En av de viktigaste utmaningarna för en hållbar utveckling generellt i det här området är just hur vi bär oss åt för att göra stadsregionerna hållbara, att använda de förutsättningar och möjligheter som finns i de här regionerna. I det här sammanhanget är det av avgörande betydelse hur folk och företag beter sig. I en specialiserad ekonomi kommer de strukturer som man efter en naiv betraktelse av beteenden upplever vara de som skapar de största förutsättningarna för hållbar utveckling, till exempel att blanda arbetsplatser lokalt med boende, samtidigt att innehålla de största riskerna för att man skapar ett mycket större totalt researbete om man inte kombinerar åtgärden med att man gör det så trevligt i de här bostadsområdena att man inte vill åka därifrån.

Ordföranden: Vi tackar dekanus Folke Snickars och ger ordet till Tore Englén från Nutek som ska beskriva vad det kostar om vi väntar med investeringar i infrastrukturen.

Tore Englén, Nutek: Det går fasligt långsamt att få fram nya trafiklösningar i våra storstäder. Det är något som ni alla känner till. I den här rapporten *Hur mycket kostar det att vänta? – En kontrafaktisk analys* har Nutek gjort beräkningar på vad detta har inneburit i form av ett bortfall av samhällsekonomiska intäkter.

Man kan fråga sig hur man går till väga för att göra sådana beräkningar. Jo, vi har utgått från de tre storstadsöverenskommelser som träffades i början av 90-talet. År 1990 tillkallade regeringen tre statliga förhandlingsmän med

uppgift att förhandla fram samlade trafiklösningar för Stockholm, Göteborg och Malmö. Det blev Bengt Dennis som fick i uppdrag att förhandla i Stockholm, Ulf Adelsohn förhandlade i Göteborg och Sven Hulterström i Malmö.

År 1993 hade man kommit till slutliga överenskommelser i samtliga tre storstäder. Det var väldigt ambitiösa planer. Det var väldigt omfattande och djärva tidsplaner. Allting skulle i princip vara genomfört före år 2000. Men med facit i hand kan man konstatera att så blev inte fallet. Mycket återstår att genomföra, och det som är genomfört är i många fall väldigt kraftigt försenat.

Då är frågan: Vad har detta kostat i form av uteblivna samhällsekonomiska intäkter? Det finns ett antal projekt som har legat till grund för de här beräkningarna. För Stockholms del handlar det om ett väg- och kollektivtrafiknät som innehåller bland annat en västlig förbifart, en österled, Norra länken samt ett tredje spår över Riddarfjärden. Det var den lösningen som gällde då. Numera är det Citybanan som bekant som ska lösa trängseln över Saltsjö-Mälarsnittet.

För Göteborg handlar det om två stora vägprojekt, en ny älvförbindelse, partihallsförbindelsen, sammantaget kallas dessa för Marieholmsförbindelsen numera, samt dubbelspår på Västkustbanan mellan Varberg och Göteborg.

För Malmös del handlar det om idel järnvägssatsningar, Citytunneln under de centrala delarna av Malmö, en kapacitetsutbyggnad på Södra stambanan mellan Malmö och Lund samt dubbelspår på Västkustbanan.

Beräkningarna har gått till på så vis att det har skapats ett utredningsalternativ och ett jämförelsealternativ. Utredningsalternativet å ena sidan speglar de samhällsekonomiska intäkterna utifrån ett genomförande enligt den ursprungliga tidsplanen, det vill säga den som fastställdes i de här tre storstadsöverenskommelserna. Jämförelsealternativet å andra sidan speglar ett genomförande enligt den nu aktuella tidsplanen som ofta handlar om ett genomförande 15–20 år senare än vad som fastställdes från början.

Det samhällsekonomiska intäktsbortfallet har då definierats som skillnaden mellan utredningsalternativet och jämförelsealternativet. Sedan har det hela diskonterats, nuvärdesberäknats, med år 2000 som diskonteringsår. De siffror som presenteras här uttrycks i 2005 års prisnivå.

För Stockholms del handlar det om ett samhällsekonomiskt intäktsbortfall fram till år 2020 på 50 miljarder, för Malmös del 10 miljarder och för Göteborgs del 7–8 miljarder. Summan blir nästan 70 miljarder fram till år 2020.

Det finns tre saker att notera när det gäller beräkningarna. För det första har beräkningarna gjorts med en modell som, till skillnad från traditionell kalkylmetodik, även inkluderar mer dynamiska effekter på arbetsmarknaden, alltså effekter som kommer av en bättre matchning på en större arbetsmarknad i form av högre produktivitet och en bättre sysselsättningsutveckling. I traditionella kalkyler använder man restidsvinster som det mått som mäter effekten. Restidsvinster är ett väldigt statiskt mått. Restidsvinster uppstår på så vis att individen växlar in kortare restid mot längre pendlingsträcka för att därigenom kunna ta ett bättre betalt jobb längre bort. Det har en ganska statisk

effekt. Men här har vi använt en modell som mer fångar upp dynamiska effekter.

För det andra har även den här modellen, Samlok som den kallas, sina tillkortakommanden. Den är nämligen enhetselastisk i sina samband, det vill säga man antar att en tillgänglighetsförändring, varhelst i landet den uppstår, ger samma effekt på produktiviteten. Och det är inte rimligt mot bakgrund av storstädernas storlek, täthet och mångfald. Därför har vi tagit fram ett storstadsanpassat tillväxtmått. Enkelt uttryckt innebär det att en tillgänglighetsförändring i storstäder ger ungefär dubbelt så stor effekt på produktiviteten som i andra delar av landet.

För det tredje har vi inte beaktat lokaliseringseffekter, det vill säga den effekt som kommer av att en infrastrukturinvestering faktiskt kan göra det mer attraktivt för företag och hushåll att flytta in i regionen. Anledningen till det är att tidshorisonten för beräkningarna har varit för kort. Lokaliseringseffekter inträder ganska sent, först efter 20 år fullt ut.

Man kan fråga sig: Varför i hela friden intresserar sig Verket för näringslivsutveckling för infrastrukturfrågor? Det är inte alldeles självklart. Det är Banverket, Vägverket och Sika som har det som sina huvudsakliga uppdrag, inte Verket för näringslivsutveckling.

Jo, det svaret står faktiskt att finna i öster, i det forna Östeuropa, i Kina och i Indien och den enorma utveckling som sker där. Det finns faktiskt skäl att tala om någon form av förestående global utbudschock. Det kommer att få effekter på svensk ekonomi. De exakta tolkningarna av de effekterna går isär lite grann, men en sak är de flesta bedömare överens om, nämligen att vår komparativa fördel i en globaliserad ekonomi ligger i kunskapsintensiva näringar.

Då kan man fråga sig hur man hanterar utmaningen att förbättra förutsättningarna för kunskapsintensiva näringar. Man kan naturligtvis satsa mer på utbildning och forskning, och det är säkert förnuftigt, men det räcker inte. Hur menar jag då? Jo, med kunskapsintensiv produktion följer yrkesmässig specialisering. Det innebär mer heterogent sammansatt arbetskraft. Det i sin tur innebär ökade svårigheter att matcha utbud och efterfrågan på arbetskraft. För att den ekvationen ska gå ihop måste man ha en tillräckligt stor lokal arbetsmarknad, annars fungerar det inte. Så är det. Det är därför kunskapsintensiva näringar är en urban företeelse, ett storstadsfenomen om man så vill.

Det är i ljuset av detta som man ska betrakta Sveriges geografiska struktur. Vi är ett synnerligen glest befolkat land som dessutom internationellt sett har små storstäder. I princip är det bara Stockholm som kan betraktas som en storstad med internationella mått mätt. Därför blir slutsatsen att våra storstäder måste bli större än vad de är i dag. Frågan är: Hur gör man då det? Jo, det finns två vägar, som föregående talare har varit inne på. Man kan förtäta eller geografiskt vidga.

Förtätning går säkert till viss grad. Problemet är bara att vi är fasligt obenäga att flytta i det här landet. Man flyttar i princip inte efter 30 års ålder. Det vet vi från flyttstudier, och skulle man till äventyrs flytta så gör man det

inte av arbetsmarknadsskäl utan för att man söker en trivsammare boendemiljö eller liknande. Dessutom är det ganska dyrt och komplicerat att urbanisera, förtäta.

Låt säga att vi vill inlemma Katrineholm i Stockholms arbetsmarknad. Då är ett alternativ att riva bostäderna i Katrineholm och flytta dem till Stockholm eller bygga motsvarande mängd bostäder i Stockholm. Det skulle bli fasligt dyrt, och det skulle antagligen inte gå därför att katrineholmaren inte kommer att flytta.

Vad återstår då? Jo, geografisk vidgning, och det enda medlet för geografisk vidgning i princip är investeringar i transportsystemet.

Min poäng är att de samband som vi känner till i dag och som bygger på statistiska skattningar på historiska data är inte för evigt givna. Snarare finns det saker och ting som tyder på att sambandet mellan tillgänglighet och ekonomisk tillväxt kommer att förstärkas i takt med att det internationella konkurrenstrycket skruvas upp.

Därför är det min bedömning att det här med infrastruktur, vid sidan av satsningar på utbildning och forskning, är en nyckelfaktor för att vidmakthålla Sveriges konkurrenskraft i en globaliserad ekonomi.

Ordföranden: Vi tackar för det fjärde föredraget före pausen. Jag vill tacka samliga föredragshållare för att ni har hållit tiden så perfekt. Nu när vi går över till frågestunden ska vi se om ledamöterna kan hålla sig till en fråga. Vi börjar med partierna i storleksordning, och sedan lämnar vi över för svar, så att det blir en växelvis diskussion.

Hans Stenberg (s): Det var intressanta föredragningar. Samtliga talare har talat om regionförstoring och persontransporternas betydelse för tillväxten. Jag kan instämma i mycket av det som har sagts, men jag saknar en viktig pusselbit. Det är våra exportindustriers behov av infrastruktur som faktiskt ingen har nämnt så här långt. Det är våra stora, och ofta kunskapsintensiva, exportindustrier som står för grunden för hela vårt ekonomiska välstånd. De ligger huvudsakligen utanför storstadsområdena, som samtliga föredragningar har handlat om hittills.

Min fråga är: Om man vill ha en positiv tillväxt måste man då inte också beakta exportindustrins behov både av persontransporter och av godstransporter?

Jonas Eliasson, KTH: Exportindustrin är viktig. Det är vi helt överens om. Förutsättningen för godstransporter är också viktig. Det är vi också helt överens om. I den mån som välståndet och tillväxten drivs av ökad kunskapsintensitet och ökad produktivitet i kunskapsintensiva branscher finns det inget stöd för att tro att det kan försiggå utanför stora och täta arbetsmarknadsregioner.

Volvo är väl ett bra exempel på högteknologiska exportprodukter. Även om inte produktionen alltid ligger inne i stadskärnor av insedda skäl sker mycket av produktivitsutvecklingen ändå i de tätaste regionerna. Sedan kan

själva fabrikerna vara geografiskt lokaliserade på andra håll. Vi är helt överens om att man också behöver väldigt bra förutsättningar för sådant som godstransporter, logistik och sådant, men det finns ingen motsatsställning mellan det och stora sammanhängande arbetsmarknadsregioner.

Professor Folke Snickars, KTH: Det är klart att det finns ett behov av ett effektivt transportsystem och effektiv infrastruktur för svensk exportindustri. Det är också ett faktum att svensk industri förändrar sin specialisering mot alltmer värdeintensiv produktion. Den typen av industri är ju den vi vill behålla. Det är den vi tror att vi vill utveckla. Det betyder också att då måste man ställa sig frågan: Vad är det för typ av transporter och lägen som den typen av växande exportindustri kommer att vara i behov av? Det är inte säkert att de ligger i storstadsregionerna.

Jag tror att det finns ett behov av att man är långsiktig i sin strategi när det gäller att ge förutsättningar för näringslivet för vad det är för lokaliseringsegenskaper och transportegenskaper som finns i olika produktionsmiljöer ute i landet. Jag tror att osäkerhet i de avseendena är någonting som vägs in både av svenska företag och av internationella företag när det gäller att söka sig till Sverige som ett framtida produktionslandskap för industrin.

Ulla Löfgren (m): Min fråga tangerar Hans Stenbergs fråga. Vi kommer från samma del av landet och vet hur viktig skogsindustrin och gruvindustrin är för hela landets tillväxt. Mycket av de kunskapsintensiva tjänster som utförs i storstäderna har ett behov av de här råvarorna. Jag vet inte om Jonas Eliasson kan svara på frågan. I alla presentationer har det framkommit att det framför allt är koncentration till storstadsregionerna som ger tillväxt. Men tillväxten måste också vara beroende av att det lokalt på andra håll i landet finns tillväxt eller miljöer som kan ge arbete åt båda könen. Det förbättras ju genom regionförstoring även om det ifrågasattes om det var jämställdhet.

Man kan inte helt utesluta, åtminstone inte jag, att det även behövs regionförstoringar på andra håll i landet för att se till att de här regionförstoringarna runt storstäderna kan fungera, det vill säga förse storstäderna med erforderligt underlag för att kunna växa.

Jonas Eliasson: En poäng som jag tycker är särskild värd att ta upp är detta att det numera är det vanliga att man är två yrkesarbetande och ofta också två högutbildade i familjen. Jag sade i förbigående att regionförstoring ibland kan vara problematisk ur jämställdhetssynvinkel. Då talade jag om väldigt långa pendlingsresor, kanske två timmar eller mer i enkel riktning. Däremot är det snarare så att betydelsen av stora och täta arbetsmarknadsregioner tenderar att öka därför att man ska hitta ett ställe där båda dessa högutbildade personer i familjen får jobb. Det var bara ett litet förtydligande av det jag var ute efter där.

Betydelsen av basindustri i form av skogs- och gruvindustri är fortfarande väldigt stor. Däremot gör produktivitetsutvecklingen i de branscherna att

antalet människor som behöver vara sysselsatta i sådan industri minska över tiden. Skogsindustrin är det mest extrema exemplet. Där har man en otrolig produktivitetsutveckling som också gör att antalet fysiska personer som är sysselsatta där sjunker trots att betydelsen av näringen fortfarande är väldigt stor.

Jag tror inte heller att det behöver finnas en motsatsställning i att storstadsregionerna behöver förstoras och få ökad betydelse och att även andra regioner i landet behöver växa. Jag kan på sätt och vis tänka mig att det stora problemet kan vara att de mellanstora regionerna upplever att de inte kan få tillräckliga förutsättningar därför att de konkurrerar med de lite mindre mellanstora regionerna, alltså glesbygdsregioner helt enkelt.

Jag känner folk i Norrland. Jag är inte expert på hur Norrlandspolitiken ser ut, men de stora Norrlandsstäderna kan känna att de inte får tillräckliga förutsättningar att växa därför att de så att säga måste dela med sig till områdena strax utanför storstäderna i Norrland. Det kan hända att det är där som det politiska problemet kan ligga ibland.

Professor Folke Snickars, KTH: I Sverige har vi under en lång följd av år satsat på investeringar i materiell infrastruktur, både för kunskap och för transport, brett över landet. Vi har satsat på utveckling i Umeå, Luleå, Norrbotten och så vidare, och det har vi fortsatt att göra. Det fortsätter vi att göra genom de nya järnvägsförbindelserna där uppe.

Det finns naturligtvis ett behov av att se på omstruktureringen av de delarna av landet också. Det är ingen som har sagt härifrån, tror jag, att alla dessa personer ska behöva flytta till Stockholmsregionen eller till Malmö. Däremot visar alla studier att det finns ett mycket stort behov av koncentration av verksamhet i de nordliga delarna av landet.

Vi kan till exempel titta på gruvindustrin. Det svenska välståndet utifrån gruvorna i Kiruna har ju funnits sedan 1900-talets början. I västra Australien, som också är starkt beroende av och en mycket stark aktör när det gäller gruvindustrin, exploaterade man tillgångarna senare. Där har man en annan typ av produktionsstruktur för gruvindustrin, nämligen att själva förädlingen sker vid kusten medan det som sker vid själva gruvan liknar det som norr-männen gör på oljefälten i Nordsjön. Man har inga städer uppbyggda där. Det gör naturligtvis att det blir en oerhörd stabilitet i det västaustaliensiska produktionssystemet, som är det typiska.

Men vi vet ändå att eftersom investeringar är gjorda i Sverige sedan ganska lång tid i de nordliga regionerna finns det också ett ansvar för dem som företräder dem att faktiskt skapa ekonomisk utveckling. Tillväxt skapas av att det finns människor som vill skapa den tillväxten.

När jag gjorde mina studier av Norrbottensproblematiken i mitten av 80-talet, en studie som kallas för *Chans för Norrbotten*, pekade vi på betydelsen av att Luleå tekniska universitet på den tiden inte hade levt upp till förväntningarna på samma sätt som Uleåborgs universitet hade gjort. Nu tycker jag att man har gjort det i större utsträckning, men det finns oerhört mycket kvar

att göra, skulle jag säga, för att realisera det potentiella värdet av satsningarna på infrastruktur där uppe i norr.

Sven Bergström (c): Det var mycket intressanta teorier. Det är väl vår uppgift som politiska beslutsfattare att försöka väga samman de här teorierna med alla andra möjliga hänsyn.

Att det finns stora behov av infrastruktur har vi blivit varse, inte minst när vi var på Näringsdepartementet häromdagen och hörde representanter från regioner från olika delar av landet vittna om de stora behov som finns.

Precis som Hans och Ulla var inne på ser vi ju också att när det gäller tillväxten i dag så är det exportindustrin i andra delar av landet som är väl så stora bidragsgivare till tillväxten, inte minst gruv- och malmindustrin längst uppe i norr.

Vad jag saknade något var resonemang kring om det har någon betydelse vilken typ av infrastruktur vi satsar på. Jag utgår ifrån att ingen har Los Angeles som förebild, där man gör autostradorna bredare och flera. Inte minst har vi också den aspekten, till skillnad från storstadspaketen på 90-talet, att vi har en insikt om miljö- och klimateffekter som inte alls fanns på den tiden, då man trodde att Österled, Norra länken, Södra länken och Förbifart Stockholm här i Stockholmsregionen skulle vara det allena saliggörande.

Är det någon av er som har funderat på de senaste årens insikter och på vilket sätt det påverkar de här beräkningarna? Det gäller till exempel dynamisk bostadspolitik för att om möjligt få människor att söka sig till den plats där de jobbar. Nu vet jag ju att det ofta är åtminstone två i en familj, så det är inte alldeles enkelt.

Jag tänker också på modern teknik. Folke Snickars var inne på det här med resebehovet. Är det verkligen nödvändigt att flyga och fara så mycket som vi som finns i den här salen gör? Det gäller också typ av infrastruktur: Är det kanske klokare att fundera på väl fungerande kollektivtrafik som bussar, tåg och nya typer som spårtaxi och så vidare? Har ni några funderingar om detta?

Den som vill får hugga på det här.

Professor Jonas Eliasson, KTH: Jag kan inte låta bli att vädra en av mina käpphästar igen. Jag tror att det spelar stor roll. Låt mig säga så här: Det kommer aldrig att finnas en typ av infrastruktur som är allena saliggörande. Det räcker inte med bara vägar, och det räcker inte med bara kollektivtrafik. Det tror jag i alla fall är okontroversiellt.

Det som kanske är minst uppenbart, det djupaste, är att det inte räcker med bara mer vägar och ökad utglesning. Om man bara ökar stadens storlek och försöker försörja den med vägtransporter så kommer vägarna att korkas igen av rent teoretiska orsaker. Folk kommer att vilja vara inne i mitten, och vägarna kommer att proppas till tills det inte ryms fler. Det kanske inte är uppenbart, men det är i alla fall ganska säkert. Det betyder att man behöver ha bra kollektivtrafik. Bra kollektivtrafik förutsätter goda förutsättningar för kollektivtrafik. Det kräver en tät och välplanerad stad.

Där har vi ibland lyckats ganska bra. Man har sagt att man ska bygga, låt oss säga Stockholms tunnelbana. Sedan har man sett till att man har haft ganska hög täthet av bostäder längs tunnelbanestråken. Pendeltågsstråken är kanske ett ännu bättre exempel i Stockholm.

Det är väldigt svårt att i efterhand konstruera bra kollektivtrafik när folk väl bor som de bor, ofta ganska glest. Säger man då att man kanske ska lägga ett pendeltåg där så kommer folk att få så långt att gå till stationen. Det är alltså för sent.

Jag talade om att ökad utglesning är ett irreversibelt problem. Det är precis så. När väl villorna ligger där de ligger, glest, glest, så kan man inte lägga en tunnelbana där och tro att det funkar.

Därför är samlad bebyggelse och infrastrukturplanering otroligt väsentligt. Därför är det så bekymmersamt ibland att det här ligger på olika regionala nivåer och olika aktörer, där kommunen planerar på ett sätt och staten och kanske regionen planerar på ett annat sätt. Alla vet det här, men ändå är det svårt att få igenom det i praktiken.

Professor Folke Snickars, KTH: Jag håller inte med dig om att vi inte tog upp den där frågan. Jag tror att jag ägnade en stor del av mitt anförande åt att diskutera fördelarna med att ha ett flexibelt transportsystem. Även om det kanske stod "staden" på bilden gäller det ju även på andra nivåer.

Jag tror att vi tänker alldeles för kortsiktigt när det gäller vad det är för typer av nya infrastrukturlösningar som kan vara aktuella i våra städer. Vi pratar ofta om att vi ska satsa på svensk basindustri och svensk exportindustri.

Ett av mina argument med mina exempel var att det även finns en exportinkomst att tjäna på hur man bygger upp sina urbana städer och hur man skapar förutsättningar för att de ska fungera på ett bra sätt. I ett internationellt sammanhang fungerar de svenska storstäderna på ett utomordentligt sätt.

Det är ungefär som när man resonerar om var man ska testa ny teknik någonstans. Var ska man testa den nya tekniken först? Jo, det är där efterfrågan är mest sofistikerad, för där får man den största indirekta tillväxteffekten. Samma sak gäller här. Alltså: Nya, kreativa lösningar på kollektivtrafikfrågorna i Stockholmsregionen tror jag på.

Nina Larsson (fp): Tack så mycket för fyra mycket intressanta dragningar! Det var svårt att välja ut en fråga, men jag ska göra mitt bästa, fru ordförande.

Då tänker jag i huvudsak på den sista dragningen. Det var väldigt intressant, det Tore Englén nämnde om globaliseringen och att infrastrukturen vid sidan av kunskaps- och utbildningssidan är en av de absolut viktigaste aspekterna. I ljuset av globaliseringens utmaningar, som vi kan se överallt och hör väldigt mycket om, tänker jag, när jag konkretiserar detta, främst på två av våra fönster mot världen, kan man säga, nämligen Göteborgs hamn och Arlanda.

Jag undrar om du kan utveckla tankarna lite om det finns någon outnyttjad potential där. Vad kan behövas för att vi ska kunna stärka den delen för svensk del?

Tore Englén, Nutek: Jag har inga detaljkunskaper om Göteborgs hamn eller Arlanda, så jag får passa där. Det är nog bäst så.

Professor Folke Snickars, KTH: Arlandafrågan är en av de riktigt strategiska frågorna för landet, skulle jag vilja säga. Det är naturligtvis även frågan om Göteborgs hamn, men Arlandafrågan är strategisk därför att det är inom de internationella flygsystemen som den riktigt tuffa globala konkurrensen för närvarande finns inom infrastrukturuområdet.

När vi startade flygsystemen i Sverige såg man flyget som en konkurrent till järnvägstrafiken. Alltså hittade man på flyglinjer som hoppade längs järnvägsspåren och längs Norrlandskusten. Men så småningom gick man ifrån detta, och i stället började man koncentrera flyglinjerna. Man skapade *hubs*, noder. Den utvecklingen pågår fortfarande men i allt större global skala. Det gör att utvecklingen av konkurrensvillkoren för Europa sker mellan de stora flygplatsområdena. Exempel är Kastrup som har tagit över från Arlanda och möjligheten att långdistansflyget kommer att koncentreras till storflygplatsen i S:t Petersburg, vilket skulle göra att andra flygplatser kommer att få matartrafik dit. Vi gjorde en stor och viktig innovation i samband med Öresundsbron byggande genom att Sturup kom att ses som den regionens andra flygplats i förhållande till Kastrup.

Arlandafrågan är alltså, skulle jag vilja hävda, en mycket strategiskt viktig fråga för oss – viktigare än Göteborgs hamn, även om Göteborgs hamn är viktig för den regionen.

Dan Lundvall, Luftfartsverket: Arlanda är ju så att säga en del av LFV. Svaret på vad Arlanda kommer att kunna göra och hur Arlandas utveckling kommer att se ut, eller snarare hur flygsystemets utveckling i Sverige kommer att se ut, är ju avhängigt av vilken efterfrågan som finns. Flygförbindelser skapas inte genom politiska beslut längre. Så såg det ut på 50- och 60-talen. Det här är ju en i stort sett helt avreglerad marknad. Det är alltså marknadens efterfrågan och aktörernas val av flygsystem som kommer att styra vad som händer.

Där är vårt dilemma precis detsamma som Tore visade på sin bild över regionernas befolkningstäthet. Marknadsunderlaget i Stockholm har begränsningar, och det är rimligt att också sätta in Arlandas roll i det. Arlanda kommer att försörja Stockholmsområdet och stora delar av landet med internationella flygförbindelser, men dess utveckling kommer uteslutande att vara beroende av vilken efterfrågan det finns från näringslivsresenärer och från privatresenärer.

Sedan kommer vi möjligtvis att kunna dra nytta av att det finns en begynnande trängseffekt. Precis som i den lokala trafiken i Stockholm finns det en trängseffekt även inom flygtrafiken i Centraleuropa. Det kan ge någon typ

av *spill-over*-effekt på Arlanda, men det kommer inte att vara det som driver utvecklingen, utan det är vår interna marknad som kommer att driva den.

Annelie Enochson (kd): Fru ordförande! Sverige är ju ett land med en lång kustlinje och stora sjöar. När du, Jonas Eliasson, visade din favoritbild visade du att *waterways* planade ut ungefär 1850.

Nu är det ju så att hamnar ofta ligger i kärnan av ett regionförtätat område. Då undrar jag hur du ser på framtiden för att vi ska få en ökning av användningen av sjövägar, inte minst med tanke på den globalisering vi ser i dag.

Professor Jonas Eliasson, KTH: De *waterways* som planade ut var ju framför allt kanalerna, som man väl får säga har spelat ut sin roll. Det är inte mycket som går på kanalerna. Det går en del på kanalerna, men inte så jättemycket längre.

För tungt gods som ska långt, där omlastningskostnaderna är förhållandevis små i förhållande till hur långt godset ska, växer sjötransporterna väldigt snabbt. Särskilt den ökade containeriseringen gör att sjötransporterna får stor betydelse, och de ökar fortfarande.

Däremot är det väl så med deras relativa betydelse, särskilt i värdetermer, alltså ekonomiska termer, att det är svårt att tro annat än att den kommer att vara sjunkande eftersom alltmer högvärdigt gods behöver levereras till andra platser än just i hamnen. Det gör att omlastningskostnaden från sjö till lastbil eller tåg helt enkelt kan bli för stor.

Men sjö är ju fortfarande ett någorlunda miljövänligt transportsätt. Nu finns det inte så mycket normer för sjöfart, så den tekniska utvecklingen ur miljösynvinkel går inte alls lika fort som den gör på andra ställen. Men om man kan få en ännu miljövänligare sjötransport tror jag att det vore väldigt angeläget att med hjälp av bättre kombiterminaler och bättre omlastningsmöjligheter få mer gods på sjö.

Men jag tror att man måste inse att man jobbar lite i motvind. Med hjälp av till exempel bättre kombiterminaler tror jag att det är möjligt att bibehålla en hygglig marknadsandel, men jag tror att det måste till stora åtgärder. Och som sagt: Om det ska vara värt det så måste sjöfarten se till att jobba på sitt miljöansvar.

Peter Pedersen (v): Jag tycker att det är utmärkt att den här utfrågningen går ut över hela landet, efter hela svenska folket, oavsett om man bor i Arjeplog eller Ystad, kan se den extrema storstadsfixering som jag tycker har präglat utfrågningen hittills. Samtliga inledare har i princip enbart uppehållit sig vid våra tre största storstadsregioners behov av infrastruktur, och det har varit väldigt lite diskussion om det som står i syftet med utfrågningen, nämligen infrastrukturens betydelse för nationell och regional tillväxt i hela landet. Man får nästan känslan av att alla satsningar utanför Stockholm och möjligtvis Göteborg är bortkastade pengar och i stället borde satsas i enbart de större städerna.

Varför inte dra det ännu längre? Om man kommer från New York eller från Mexico City och återvänder till Arlanda City så tycker man att man kommer till en småstad, en liten håla. Vi kan ju fullfölja resonemanget. Sverige är ett litet land med långa avstånd i en perifer del av världen och en perifer del av Europa. Stockholm ligger definitivt på fel ställe, om vi tittar på centrum av Europa. Varför inte flytta hela rasket ned till Göteborg eller Malmö? Eller varför inte lägga ned den här nationen och flytta hela rasket till London eller New York? Om vi ska fullfölja era resonemang kommer man nästan dithän.

Nu har jag en fråga. Med tanke på de klimatförändringar som sker, där inte minst storstäderna och alla de människor som bor där har en påtaglig betydelse för effekten på miljön: Finns det inget som helst sårbarhetstänkande? Vad säger ni som bor i större städer – jag gör det inte mer än i mitt jobb – är stora städer mycket beroende av införsel av varor och tjänster från andra delar av landet? Vad händer i storstäder om elektriciteten inte fungerar, om sophämtningen inte fungerar och om mat och andra basvaror inte kommer in till städerna? Vad händer om havsnivån stiger med en eller två meter? Har det stor effekt på dem som bor i städer?

Jag tycker att det perspektivet saknas i den här diskussionen om hållbar tillväxt. Det blir väldigt mycket diskussioner om ekonomisk tillväxt, men vi måste ju också sätta det här i ett sammanhang om vi ska ha ett slags modern diskussion om vad som är hållbar tillväxt. Därför hoppas jag att vi kan bredda diskussionen lite mer framåt i tiden här.

Min fråga till Jonas Eliasson, framför allt, är: Om du lägger in de här ekologiska synpunkterna, klimatförändring och begreppet hållbar tillväxt, finns det då inga som helst problem med en ökad förtätning, det vill säga att alla svenskar bor i en stor stad inom 20 eller 40 år?

Professor Jonas Eliasson, KTH: Ur ekologisk synvinkel är det, lätt förenklat, mer problematiskt ju glesare vi bor. Ja, det kanske räcker som svar. Det miljövänligaste system vi har just nu är mellanstora städer, därför att där är det möjligt att gå och cykla, och man kan ändå ha ganska nära till jobbet. Alternativet är att man har en väldigt lågt specialiserad arbetsmarknad. Då kan man fortfarande bo nära sitt jobb. Men om vi tror att vi är på väg mot en mera specialiserad värld måste folk bo någorlunda tätt. Då får man underlag för kollektivtrafik. Annars måste man åka bil. Ju glesare vi bor, desto mer miljöbelastning blir det alltså.

Professor Folke Snickars, KTH: Du säger att vi pratar mest om storstäderna. Min utgångspunkt var: Var någonstans finns de stora utmaningarna? Var någonstans finns de stora riskerna och möjligheterna att vända processer som inte är hållbara när det gäller tillväxten till hållbar tillväxt?

Då är det så att några av de stora utmaningarna finns i de större städerna. Det har inte primärt att göra med att de som inte vill till dessa större städer

ska flytta dit, utan det är de stora städernas eget problem, om du förstår vad jag menar.

Det finns massor av studier som visar på de stora städernas ekologiska fotavtryck ute i världen. Den diskussionen är känd. Men man löser inte det problemet genom att säga att man inte ska fokusera på att det är där de stora problemen finns och att det också är där de stora möjligheterna finns. Det är svaret.

Karin Svensson Smith (mp): När de nuvarande järnvägs- och vägplanerna planerades och beslutades gjorde man samhällsekonomiska kalkyler, som Jonas Eliasson pratade om. Då byggde de på att oljepriset var 24 dollar fatet och skulle fortsätta vara det hela planperioden fram till 2015. Det innebär ju att man verkligen överskattade vilka volymer vägtrafik som vi skulle planera vägar för och underskattade järnvägarna.

Vidare planerade man för att värdet av 1 kilo koldioxid var 1:50 kronor. Det ger ju också ett mycket lågt pris på den klimatförändring som fördelningen av trafikvolymerna mellan vägar och järnvägar gav upphov till.

Vi ska i vår fatta beslut om ramarna för nästa planeringsperiod när det gäller vägar och järnvägar, och jag undrar: Vilken värdering är rimlig när det gäller koldioxid, och vad kan man förvänta sig av oljeprisets utveckling? Den frågan vill jag rikta dels till Jonas Eliasson, dels till Naturvårdsverket som myndighet på området och dels till Johan Klaesson. Vilken värdering av koldioxid är rimlig för att vi ska få underlag för kloka och långsiktigt hållbara beslut i riksdagen?

Professor Jonas Eliasson, KTH: Jag kan börja med att säga att bränslepriset säkert kommer att gå upp i framtiden, både på grund av att vi kommer att behöva öka koldioxidskatten – tror jag – och att priset från oljekällan förmodligen kommer att gå upp också. Det gör att det nog är rätt sannolikt, precis som du säger, att de samhällsekonomiska nyttorna av vissa väginvesteringar är överskattade.

Man kan nyansera den bilden en smula genom att säga att det också finns nyttor som är underskattade, som jag sade precis på slutet. Nyttan just i storstadsregionerna är underskattad därför att vi räknar med ett så lågt tidsvärde. Det kompenserar delvis det som du helt riktigt säger, nämligen att vägtrafiknyttan har överskattats i kalkylerna.

Men det är också så att man i prioriteringsprocessen aktivt har valt att lägga mera investeringsmedel på spårtrafik än vad enbart de samhällsekonomiska beräkningarna skulle ha gett vid handen, och det är väl delvis av samma skäl. Till viss del har man väl alltså tagit hänsyn till just den invändning du har. Men som sagt: I sak har du helt rätt.

Vilken värdering av koldioxid som behövs för att uppnå de transportpolitiska målen om koldioxidutsläpp vet jag inte. De senaste beräkningarna tyder faktiskt på ett lägre pris än 1:50. Den nuvarande koldioxidskatten är på 90 öre, om jag inte minns fel. Det skulle snarare tyda på att vi just nu tror att

1:50 till och med är för högt. Nu tror jag att det kanske kommer att behövas lite mer än 1:50, men jag håller inte med om att 1:50 skulle vara en speciellt låg värdering.

Kristina Feldhusen, Naturvårdsverket: Från Naturvårdsverket bedömer vi att koldioxidvärdet behöver ses över. Vi har ingen siffra som jag kan svara med här i dag, utan det behövs ett större arbete för att sätta siffran. Det som ligger bakom den bedömningen är just att få in de mer långsiktiga climateffekterna och de långsiktiga skadorna. I nuvarande värdering av koldioxiden bedömer vi att det inte alls ligger i den storleksordningen som nuvarande värde.

Professor Folke Snickars, KTH: Jag vill säga två saker till Karin. Det finns uppföljande forskning av de ex ante-bedömningar som jag har gjort av kostnaderna för olika investeringar i transportsystem, de prognoser som är gjorda ex ante, de realiserade kostnaderna och den realiserade trafikutvecklingen. Detta har gjorts av danska forskare. Det är ganska stora studier, och man fortsätter med det.

Den typen av studier visar att det är en väldigt svår frågeställning. Studien visar tyvärr på den typen av bedömningar att när det gäller järnvägsinvesteringar så har man underskattat kostnaderna med kanske 50–100 procent jämfört med de realiserade kostnaderna och överskattat det realiserade resandet med motsvarande belopp. När det gäller väginvesteringar är det så att beroende på vilket sätt de är uppbyggda har man en tendens till en underskattning av resandeutvecklingen som resultat medan man kommit ganska nära i bedömningen av de realiserade kostnaderna.

Det är väldigt viktigt att ha det klart för sig, för naturligtvis är det så att det till slut ligger en värderingsfråga i detta. Det var dit jag ville komma egentligen.

Jag tycker att det är intressant med den utveckling som har skett när det gäller användningen av till exempel koldioxidskatt som ett långsiktigt transportpolitiskt styrmedel. Inom energipolitiken och energisystemens utveckling har den typen av diskussioner runt prissättningen på tjänster levererade av systemen använts ganska länge, men det har egentligen inte, förrän under senare år när klimathotet har blivit verkligen skarpt, kommit till riktigt konstruktiv användning inom trafikområdet enligt min uppfattning.

Pia Nilsson (s): Johan Klaesson! Lite förbryllad sitter jag här och funderar över de bilder du visade om de väginvesteringar som omfattades av perioden 2004–2011, tror jag att du sade. De ger uppenbara tidsvinster i stora delar av landet, påstår du, men du menar att det framför allt är i storstäderna som de här väginvesteringarna får positiva tillväxteffekter i form av större tillgång till marknaderna.

Då undrar jag: Vilka slutsatser kan man dra av det? Spelar väginvesteringarna ingen eller bara marginell roll för den regionala tillväxten utanför stor-

städerna? Och om det är så: Finns det andra och mer samhällsekonomiska investeringar som vi bör göra i stället, för att få tillväxt i hela landet?

Docent Johan Klaesson, Internationella handelshögskolan i Jönköping: Jag vill först säga att den andra kartan inte gällde tillväxt utan tillgänglighet eller potential. Det är en matematisk formel som räknar ut det, så det ligger ingen värdering i att effekterna blir sådana. Men om man tänker i termer av tillväxt eller så per investerad krona så kan man nog visa att den är större i tätare regioner. Det innebär att det finns andra satsningar, till exempel utbildnings-satsningar som regionala högskolor, som också ger lokala tillväxteffekter.

Nu har jag själv inte jämfört eller studerat så att säga vilken budget som ska betala tillväxt eller utveckling var någonstans.

Margareta Cederfelt (m): Fru ordförande! Vad jag har förstått av föredragningarna här finns det endast vinnare när det gäller att utveckla infrastrukturen – och detta oavsett om det handlar om förtätningar eller förstoringar, om det är landsbygd eller om det är storstad.

Det finns också konkurrens om vilka projekt som ska göras. Projekten måste finansieras. Det skulle vara intressant att höra om ni kan ge något exempel på OPS-lösningar som en modell för att finansiera projekten. Och kan ni säga någonting om erfarenheter av tillväxt både ekonomiskt och socialt när man har haft OPS-finansiering?

Johan Klaesson, Internationella handelshögskolan i Jönköping: Jag kan inte säga något speciellt om investeringsmetoderna. Däremot kan jag säga att det finns konkurrensförhållanden. När vi pratar om regioner och regionförstoring är det positiva effekter för regionen. Däremot har jag varit med och utvecklat modeller där man kan se att det faktiskt ökar konkurrensen mellan de förstörade regionerna så att en investering som förstörar en region kan leda till negativa lokaliseringseffekter för en annan.

Jonas Eliasson: Jag kan säga något kort om OPS. Jag tror inte att man ska se det så mycket som en finansieringskälla. Det gjorde du nog inte heller, men man kunde eventuellt uppfatta frågan så. Det är mer en genomförandeform eller en upphandlingsform.

Det finns nog gott stöd för att säga att den genomförandeformen ger lägre livskostnader för en given investering. Man får ett effektivare genomförande, ett effektivare byggande och även ett mer kostnadseffektivt underhåll.

Problemet är att man måste hållas i ganska strama statsbudgetmässiga tyglar. Man ska inte likt en tonåring med nyanskaffat kreditkort köpa för mycket. Men vi är ju alla kloka människor – särskilt politikerna här, som ju har ansvar för detta – och om man lyckas klara av det här är det någonting som jag personligen tror är värt att prova när det gäller ett ökat inslag av funktionsupphandling.

Men alla är inte vinnare. Min sista bild innehöll en våg med en röd och en grön skål. Den gröna skålen är ökad tillgänglighet och tillväxt, bättre välfärd och mer tillgång till allt möjligt. Den röda skålen är miljöpåverkande utsläpp och olyckor, men också kostnaderna för att genomföra allt det här. Man ska liksom inte bygga alla vägar och spår bara för att de ser snygga ut.

Ordföranden: Vi i trafikutskottet kommer att ordna en särskild utfrågning om OPS och dess förtjänster eller icke-förtjänster. Nu har vi landat vid den första stationen. Vi håller tidtabellen, vilket är bra. Nu väntar oss 15 minuters uppehåll för kaffe. Sedan går resan vidare.

Paus

Ordföranden: Vi blev något sena på grund av trafikstockning i entrén, men jag hoppas att alla nu har intagit sina platser och stängt av mobiltelefonerna eller satt dem på *flight mode*. Nu ska vi åter påbörja trafikutskottets utfrågning och lyssna till infrastrukturplanering som en del av transportpolitiken, näringslivets behov och ett effektivt framtidsinriktat transportsystem innan ledamöterna får chans att ställa frågor igen.

Jag hälsar Joanna Dickinson från Sika välkommen. Hon ska tala om infrastrukturplanering som en del av transportpolitiken.

Joanna Dickinson, Sika: Tack för inbjudan att komma till utfrågningen! Jag ska med glädje presentera Sikas slutsatser från den nu avslutade inriktningsplaneringen avseende perioden 2010–2019 och på mina tio minuter ge en bild av vad Sika tycker är viktigt för att åstadkomma en infrastruktur som är en hållbar grund för den framtida tillväxten som i sin tur är ett medel för att åstadkomma en hållbar välfärd för samhällets medborgare.

Regeringens direktiv innehöll bland annat några viktiga punkter: Det ska vara ett transportslagsövergripande perspektiv, samhällsekonomisk effektivitet ska beaktas, transportefterfrågan ska naturligtvis bedömas för den kommande tidsperioden, underlaget ska vara transparent och likvärdigt behandlat och man ska belysa osäkerheter och risker. Det var ett viktigt moment som Sika tryckte på i inriktningsplaneringen.

Våra utgångspunkter var bland annat den prognos som gjordes för ett par år sedan av Sika och trafikverken, som visar på en kraftig tillväxt av transporterna framöver utifrån dagens trender. Biltrafiken ökar sin andel. Korta personresor med bil tar andel från de andra trafikslagen, till stor del i våra storstäder och framför allt i Stockholm. Det kan diskuteras när man tänker på att Sverige är ett avlångt, glest befolkat land. Här ser vi alltså en stor ökning i storstäderna.

Den årliga måluppföljningen av de transportpolitiska målen är naturligtvis också ett viktigt underlag. Transportsystemet ger upphov till en del problem i dag som fortfarande framstår som olösta. Vi har nämnt koldioxidfrågan och

andra miljöaspekter. Det handlar också om trängsel, restidsosäkerhet och förseningar.

Jag kan också nämna något om trafikprognoserna. Trafikverken ämnar nu skriva upp prognosen så att det blir ytterligare en kraftig ökning jämfört med vad man kanske trodde för ett par år sedan för de kommande 20 åren.

Det finns omvärldsfaktorer som har betydelse när man planerar infrastruktur. Det är till exempel bnp-utveckling. Det handlar om hur råoljepriser och kanske kommande klimatpolitik påverkar drivmedelspriser. Vad händer med den tekniska utvecklingen av fordon och bränslen? Det är naturligtvis också viktigt.

Vi har styrmedel av olika slag som har påverkan, och vi ser att de kan få ytterligare påverkan. Vi får hela tiden nya kunskaper och nya erfarenheter. Trängselskatt är ett aktuellt exempel.

I inriktningsplaneringen bedömde Sika att man behöver gå vidare och titta lite mer på känslighetsanalyser. Finns faktorer som kan påverka utvecklingen? Vad händer med de planer och det underlag vi tar fram och med de åtgärder vi planerar för om förutsättningarna förändras?

Vi tog fram ett alternativ utifrån Vägverkets och Banverkets basunderlag där vi skruvade upp bensinpriset vid pump från de 13 kronor och 62 öre som Vägverket och Banverket tror att det kommer att bli år 2019 till det dubbla. Då fick vi effekter på fördelningen av resor och transporter mellan trafikslagen. Men detta var bara ett försök att skruva på en faktor av alla de faktorer som påverkar utfallet av de infrastrukturplaner vi i dag tar fram.

Vår slutsats är att det är viktigt att göra känslighetsanalyser. Det är inte alls säkert att det vi gjorde på något sätt är representativt. Men det är faktiskt inte helt säkert att 13 kronor och 62 öre heller är representativt. Det är viktigt att ta sig tid för detta. Den tiden fanns inte i inriktningsplaneringen. Desto viktigare inför infrastrukturinriktningsproppen och åtgärdsplaneringen är att trafikverken får tid att kolla hur säkra prognoser och kalkyler är för olika förändringar.

Det vi särskilt tycker att man bör belysa är vad som händer med fördelning av transporter om till exempel kilometerskatter införs och om drivmedelspriserna förändras åt olika håll. Som en följd av detta bör man redovisa vilka åtgärder som ska vidtas. Hur ska de se ut i infrastrukturplanerna för att ge bättre lönsamhet och nytta om de här förändringarna inträffar?

Det finns härmed en viktig slutsats. Man kan tro ibland när man hör diskussioner om samhällsekonomiska kalkyler – de redovisas som NNK, nettoumvärdeskvot – att det bara finns en enda för varje projekt. Men det utfall man får varierar beroende på vilka förutsättningar man stoppar in i prognosen och kalkylen. Det finns alltså flera olika, men i inriktningsplaneringen hann man bara med en omgång.

Vi tycker vidare att det inte verkar vara en hållbar utveckling att planera för en fortsatt ökning av bilresandet, framför allt det korta bilresandet på 1–5 kilometer i storstadsregionerna. Därigenom är vår andra slutsats att flera av miljardprojekten i inriktningsplaneringen, som särskilt har pekats ut av Vägverket och Banverket, är lämpliga att analysera ur utbytbart synpunkt. Vi

ser positivt på att trafikverken har flaggat för detta. Man vill sitta ned tillsammans, titta på olika stråk och se vad som är bäst här – är det väg eller järnväg? Vi har efterlyst en sådan ansats att titta på alternativgenerering oberoende av vilket trafikslag man förespråkar.

Vi tycker också att miljardprojekten behöver kvalitetsgranskas. Inriktningsplaneringen visar att beslutsunderlagen är i varierande grad bra framtagna. I många fall räcker de inte till för att i inriktningsproppen kunna förespråka vilka som ska gå vidare. Det handlar om osäkra investeringskostnader, som ju tenderar att slå ganska fel ibland. En del saknar framberäknad nettonuvärdeskvot, och någon uppvisar negativ.

Vi anser också att det vore intressant med en oberoende expertgrupp av den typ som man har tittat på i Norge. Den ska granska beslutsunderlagens kvalitet för projekten. Hur ser behovsbilden ut för dem, och hur har man tagit fram problemanalysen? Det handlar också om kvaliteten på hur man argumenterar – hur man bedömer måluppfyllelse och drar slutsatser av det.

Vi tycker att redovisningar av fördelningseffekter behöver göras. Vilka är det som har nytta av den samhällsekonomiska lönsamheten – den nytta man beräknar? Vilka grupper gäller det? Vägverket har ju pekat på att regionförstoring i deras sektor i dag mest är bra för högutbildade män. Det är naturligtvis så att även andra grupper har nytta av det, och det vore därför intressant om det kunde tydliggöras.

För att få ett infrastrukturunderlag som bättre svarar mot de transportpolitiska målen och ger en mer jämlik fördelning av nyttan i samhället mellan olika grupper behöver man ha ett mer interaktivt arbetssätt. Man ska inte bara ta fram ett paket där man räknar fram en nettonuvärdeskvot, utan man ska börja med att göra en kalkyl och en prognos för att sedan titta på hur måluppfyllelsen och fördelningen ser ut. Man får göra förändringar i paketen och sedan gå vidare och hitta ett ännu bättre och ännu mer samhällsekonomiskt effektivt paket.

Som sammanfattning vill jag åter trycka på att det finns flera vägar till frälsning. Det finns inte bara en gyllene NNK för enskilda åtgärder eller för de här paketen, utan det behövs ett mer interaktivt arbetssätt där man finner de optimala lösningarna för att klara mål och en mer jämställd och jämlik fördelning av nyttorna.

Det är viktigt i den här delen att titta på känslighetsanalyser. Vad kommer att hända framöver? Vi har fått nya kunskaper och ny kännedom om nya problem. Det är viktigt att få in detta i planeringen. Många av de miljardprojekt som jag nämnde har hängt med sedan 60-talet. Då hade man en viss syn på problem och lösning. Är det verkligen det effektivaste att fortsätta att utgå från de lösningarna i stället för att fundera på vad de bästa lösningarna är på de problem vi ser i dag med de kunskaper vi har?

Jag kan nämna storstadsfrågorna. Det är en stor del av miljardprojekten som ligger i storstadsinvesteringar. Underlagen för Stockholm visar att även om man byggde klart Förbifart Stockholm, Österleden och Citybanan skulle

trängseln i trafiksystemen ganska snart, inom ett par år – även om det här står klart 2015 – vara ungefär som det var för ett par år sedan. Vad händer sedan?

Finns det en beredskap? Borde man kanske dimensionera upp de här lösningarna så att det blir fler körfält och vi är beredda på en gång? Var finns beredskapen för att hitta verkligt hållbara lösningar? Man kan säga att det kostar att vänta. Men vad väntar vi på? Vi bör kanske skynda oss att titta på vad som är de bästa lösningarna på de problem vi har.

Kvalitets- och behovsgranskning har jag varit inne på. Vi ser stora behov där. Utbytbarhetsanalyser är jättebra. Det bör vi gå vidare med, och de här miljöprojekten är väldigt lämpliga. Som jag nämnde finns det en potential. Det pratas lite om storstad här, jag vet, men det är faktiskt här vi också har potential att lätta lite på trycket när det gäller till exempel klimatgasutsläpp. Det är här vi har möjlighet att avlasta de delar av trafiksystemet som ger de negativa effekterna.

Slutligen är infrastrukturen, om man tänker på de här delarna, ett viktigt styrmedel. Det är den infrastruktur vi bygger i dag som styr vårt val av resor och transporter i kanske 40–60 år framåt. Det är viktigt med ett bra beslutsunderlag. Det är viktigt med känslighetsanalyser och att ta in de kunskaper vi faktiskt har i dag om hur man kan lösa problem.

Stig Wiklund, Stora Enso: Jag tackar så mycket för att vi har fått möjligheten som kund att komma hit och berätta vad vi egentligen vill. Som fru ordföranden sade representerar Stora Enso skogsindustrin, men skogsindustrin skulle jag vilja säga har i hög grad lika värderingar som basindustrin över huvud taget i Sverige i de här frågorna. Dessutom är skogsindustrin till och med den största väghållaren i landet, så jag tror att vi kan lite grann om den infrastrukturen också.

Först och främst vill jag ge en kort dagsbild av hur läget ser ut för svensk skogsindustri. Det här är inget unikt för Stora Enso utan det står för skogsindustrin i dess helhet.

Det är låg efterfrågan på våra huvudmarknader. Vi har under en lång följd av år sett realprissänkningar på våra produkter. Produktionskostnaderna är lägre i så kallade nya konkurrentländer i Asien, i Sydamerika, med flera. Elprishöjningar riskerar att bli långsiktiga. Vi har en kraftigt ökad konkurrens om den virkesråvara som vi lever av. Ska vi göra papper och massa av den, ska vi bränna upp den och göra energi av den eller ska vi göra fordonsbränslen av den?

Det kommer till ny kapacitet inom EU på lite olika grunder, och det är konkurrens från andra medier. Jag kan säga att tidningar och trycksaker är en stor produkt hos oss, men det kommer till nya medier och även andra förpackningsmaterial. Med rött på bilden ni ser framför er har jag noterat de transportnackdelar som vi har på grund av vårt långa avstånd både i Sverige och till våra huvudmarknader. Jag har markerat det med rött bara för att det finns en viss koppling till dagens ämne och till nästa bild.

Det här säger jag inte bara för att få sympatier från er, få er att gråta i bänkarna och tycka synd om oss, utan det är mer för att visa att vår betalningsförmåga inte är obegränsad längre, om den nu har varit det någon gång.

Helt kort: Hur ser förutsättningarna ut för transporterna i skogsindustrin? De utgör faktiskt 20 procent av det totala varuvärdet, vilket är oerhört stora belopp. Då tror jag att man också förstår vilken betydelse det har för utvecklingen av branschen som sådan i Sverige hur transportkostnaderna utvecklas, vilket naturligtvis har en direkt länk till hur infrastrukturen utvecklas. Det handlar om ungefär 22 miljarder år 2004. Jag brydde mig inte om att ta fram en ny siffra. Storleksordningen tror jag talar sitt tydliga språk i alla fall och visar vad det handlar om.

Som jag sade har vi långa transportavstånd för att komma ut på marknaderna i både Sverige och internationellt. Glöm inte bort att en stor del av de körda milen kör vi, som jag nämnde, till och med på egna vägar som vi själva står för.

Jag får komma över till infrastrukturen, processen och planeringen kring det här. Jag har bara tagit med hur vi ser på några kärnfulla saker, för att på tio minuter försöka sammanfatta detta är alldeles för kort.

Vi tycker att det är väsentligt att ha en gemensam planeringsprocess för de här trafikslagen. I de allra flesta fall i vardagen är det sällan ett val mellan olika transportmedel utan det är ett val mellan kombinationer av olika transportmedel. All planering från vår horisont sker utifrån ett godsflöde, inte från ett enskilt transportslag. Därför måste också infrastrukturen samplaneras och utföras i gemensam form.

Jag har lånat ett uttryck från Bengt Owe Birgersson och hans Godstransportutredning som uppfann språktänkandet. Titta på hur godsströmmarna ser ut och underlätta för dem så får man in den gemensamma planeringen. Då berör man biltransporter, järnvägstransporter och sjöfart i ett och samma andetag.

Sedan tycker vi naturligtvis att man ska prioritera att ta bort flaskhalsar före prestigeprojekt, om vi får kalla dem så. Det finns alltför många exempel på större projekt som har varit nyttiga för den delen av Sverige där de genomförts, men när vi har ett antal så att säga blodproppar på vägen ned får man inte ut speciellt stora effekter av de insatser man gör. Det jag säger är egentligen att man ska satsa på fler bypassoperationer i stället för hela hjärtbyten.

För att vara ännu mer konkret och kanske lite provocerande har jag noterat en målsättning som vi från industrin tycker är i högsta grad motiverad, nämligen längre tåg och tyngre tåg, längre lastbilar och tyngre lastbilar. Jag är medveten om att det kan vara provocerande, men jag tror att det är ett av de få sätt vi kan nå de effekter vi vill, nämligen att få en stärkt konkurrenskraft för industrin och öka kapaciteten i den befintliga infrastrukturen.

Sist men inte minst: Glöm inte bort att det här leder direkt till en minskad miljöbelastning. Vår erfarenhet är också att ett av de mest effektiva sätten att förbättra miljön är att effektivt utnyttja de transporter som vi redan har.

Bengt Owe Birgersson, Godstransportdelegationen: När jag häromdagen kom på att jag hade åtagit mig att reflektera över ett effektivt framtidsinriktat transportsystem blev jag lite bekymrad, för jag tänkte att det låter alldeles för pretentiöst för en sådan som jag. Men sedan slog det mig att det faktiskt är precis det som jag fick tillfälle att lägga fram ett förslag om när jag fick uppdraget att utreda hamnstrategin och dessutom i samarbete med Banverket fick möjligheter att i samma andetag så att säga titta på hur vi ska ha det med strategiska kombiterminaler. Jag tycker nog att det sammantaget, i alla fall i mitt förslag, finns ett effektivt framtidsinriktat transportsystem. Om jag lyckas hålla tiden ska jag om tio minuter redovisa hur det systemet ser ut.

Vi ska ändå börja med den bild som jag har tagit fram och som är kopplad till varför mina utredningar tillsattes. Man kan naturligtvis säga att motiven för att tillsätta Hamnstrategiutredningen och Kombiterminalutredningen var de motiv som också talar för att vi vill ha ett framtidsinriktat transportsystem i landet. Ska vi ha ett sådant måste vi vara på det klara med att det systemet består av noder och stråk som samspelar med varandra. Men det förutsätter också att vi får en väl fungerande samverkan mellan de olika transportslagen. Det står faktiskt inte, men jag skulle gärna vilja säga att för att skapa det och göra det på ett samhällsekonomiskt rationellt sätt är det väldigt viktigt att fortsätta den diskussion som vi hade i Godstransportdelegationen en gång i tiden om hur man beräknar de samhällsekonomiska marginalkostnaderna för olika transportslag. Det är viktigt att transportslagen är rättvist behandlade i det avseendet, för då kommer marknadens aktörer, Stig och andra, att så att säga frivilligt välja den mix av transportslag som också utifrån ett samhällsperspektiv är det rationella.

Slutligen, vilket naturligtvis är en oerhört viktig utgångspunkt, är samhällets resurser inte outtömliga. Det kommer alltid att vara konkurrens om knappa resurser, och det är väldigt viktigt att man då prioriterar på rätt sätt och använder resurserna där de gör största nytta.

Ett sådant effektivt och framtidsinriktat godstransportsystem ska, enligt min uppfattning – och det är inte bara min, det var Godstransportdelegationens och jag uppfattade det nog som att det också var riksdagens uppfattning i samband med den transportpolitiska propositionen – vara marknadsstyrt. Det mår det bäst av. Statens insatser ska inte ligga i att försöka styra godsflödena på olika sätt, utan det ska marknaden göra. Och marknaden i det här fallet är inte rederierna. Det är inte åkerierna. Det är inte tågoperatörerna. Den egentliga marknaden är de företag som har varor som ska transporteras från a till b. Det är våra stora exportföretag, men det är också naturligtvis de företag som importerar varor till Sverige som vi sedan distribuerar och gör av med på olika sätt. Det är alltså varuägaren som är den centrala aktören i ett godstransportsystem.

Sedan kan man naturligtvis säga att rederierna, åkerierna och tågoperatörerna har väldigt viktiga funktioner, därför att det är de som i konkurrens med varandra erbjuder varuägaren de olika alternativ som skapar bra lösningar.

Statens roll i det här är naturligtvis oerhört avgörande. Det finns ingen marknad som fungerar utan att man har vettiga och bra förutsättningar. Statens roll är med det här synsättet att vara förutsättningsskapare, att se till att förutsättningarna finns för marknadsaktörerna att agera på ett sådant sätt som är bra utifrån deras perspektiv. Man kan säga att staten är förutsättningsskapare på två sätt, bland annat genom att klara ut de regler som ska gälla på marknaden. Det är inte temat här i dag, utan det är den andra frågan: Vilken infrastruktur ska man ställa till marknadens förfogande?

Då är vi tillbaka till att resurserna när det gäller infrastrukturen inte är obegränsade. Då är det viktigt att satsa på de ställen och på de sätt som ger bäst resultat så att man får ut så mycket valuta som möjligt för de insatser man har möjligheter att göra för att vara förutsättningsskapare.

En fjärde punkt är naturligtvis att man om man ska arbeta med sådana här frågor ska se till att göra det så att de lösningar som man kommer fram till är långsiktigt hållbara. Då är det uppenbart att man tänker på det miljömässiga, men för min del är det också viktigt att betona att de ska vara ekonomiskt långsiktigt hållbara och gärna i olika avseenden socialt långsiktigt hållbara. När det gäller ekonomin betyder det nog i allt väsentligt att man ska hitta lösningar som lever på sina egna ekonomiska meriter och inte kräver konstlade subventioner av olika slag.

När det gäller hur man utformar ett sådant här system gick jag till väga på det viset att jag ställde frågan: Om det nu är så att marknaden ska styra det här och det är varuägarna som är de stora centrala marknadsaktörerna, var behövs det då hamnar? Som en input i den analysen, eller vad man ska kalla det för, tittade vi naturligtvis på var godset går i dag i den situation som vi redan har skapat historiskt. Hur ser godsströmmarna ut inom landet i dag? Vilken bedömning gör marknadsaktörerna? Man kan fråga Näringslivets Transportråd. Man kan fråga Transportindustriförbundet. Man kan fråga Skogsindustriernas Transportkommitté, det gjorde jag. Man kan också fråga Stockholm Shippers, Handelskammaren, och andra för att få veta vilken bedömning som de som företräder varuägarna gör. Sedan kan man resa runt i landet, vilket jag också gjorde, och träffa företrädare för de politiskt ansvariga i regioner och på lokal nivå för att lyssna på deras framtidsplaner och förväntningar för framtiden.

Det var hamnar. Men det skulle ju också handla om kombiterminaler när vi tittar på de här två utredningarna i ett sammanhang. Då kan man konstatera att sådana här kombiterminaler bör förläggas på de ställen som är naturliga start- och slutpunkter för en transport. Det ska vara i de stora stråken där mycket gods går. Det ska vara där de här stråken möts, om man kan identifiera dem, och gärna också i sådana lägen att de är naturliga för att skapa tåg som kan gå obrutna ut över gränserna ner på kontinenten, vilket jag tror i framtiden blir alltmer intressant.

Stråkkartan som jag visar här är en väldigt viktig utgångspunkt för de resonemang som finns. De som har varit med i de senaste tio årens diskussion om det här känner igen den här kartan. Den ser likadan ut. Det är den jag brukar referera till. I en artikel jag läste en gång i tiden stod det att ska man

gissa vad det är för väder i morgon har man störst chans att träffa rätt om man gissar att det är samma väder som i dag. Problemet med en sådan strategi är ju att man kan missa klimatförändringen naturligtvis. Men det gäller ganska mycket för den här stråkkartan. Vi gjorde den första gången 1998, tror jag att det var. Den gjordes om en gång i början av 2000-talet, och när vi skulle göra Hamnstrategiutredningen lät vi VTI göra om den en tredje gång.

Den enda förändring som har inträffat under den här perioden är att det börjar växa ut ett stråk genom sydöstra Sverige från Blekinge. Det är inte tillräckligt stort för att man ska kunna rita in det på den här kartan om man kräver att det både ska representera värdet på godset och volymen på godset. Men tittar vi på volymen på godset ser vi att det i dag är ett stråk ut genom sydöstra Sverige som inte har funnits tidigare. Jag är ganska säker på att går vi några år framåt ytterligare i tiden har nog också värdet blivit sådant att nästa godstransportdelegation kan rita in den pilen helt och fullt. Utvecklingen i Baltikum och framför allt i Centraleuropa, Polen, Tjeckien och Ungern, kommer att leda till att transporterna den vägen ökar i omfattning. Annars är slutsatsen att de här stråken är oerhört robusta. De är naturligtvis beroende av var i landet människorna lever. De är också lite grann beroende av hur vår basindustri ser ut.

Man kan, när det gäller hamnarna, titta på vart godset tar vägen och varifrån godset kommer. Delar vi in Sverige i fyra områden blir det väldigt uppenbart att de nationellt viktiga stråken går ut genom Västsverige och i någon mån genom Sydsverige, kan man säga.

Jag går ganska fort fram för att klara mig på de tio minuterna, och jag kommer då fram till ett tiotal hamnar som jag tycker är strategiska för att klara transportsystemet. Det är de hamnar som finns på listan jag visar här. Jag kommenterar inte listan nu. Jag ska göra det alldeles strax. På motsvarande sätt hittade jag åtta orter där det kunde vara lämpligt att ha kombiterminaler. Man kan illustrera hur detta hänger ihop genom den här kartan. Det syns lite svagt, men det är Sverige. När jag lägger in stråkkartan i Sverige känner ni igen den. Det är den jag visade för en liten stund sedan, som var så robust och som jag tror kommer att gälla ganska långt in i framtiden. I de där stråken behövs de här strategiska hamnarna. Om vi går norrifrån ser vi att där har vi Luleå, Sundsvall och Gävle. Där har vi Stockholm, Norrköping och Karlskrona i samarbete med Karlskrona. Där har vi Trelleborg, Malmö och Helsingborg, och till slut har vi Göteborg. Läger man ihop var godset går i dag, hur flödena ser ut i landet och vad marknadsaktörerna tycker när man frågar dem får man fram en lista som ser ut som den ni ser här.

Om jag gör på motsvarande sätt med mina kombiterminaler kan jag säga att vi hittar dem också i direkt anslutning till godstransportstråket. Det är Luleå, Umeå, Stockholm, Hallsberg, Göteborg, Nässjö, Älmhult och Malmö. När man för de här resonemangen kommer man ändå fram till att det behövs en komplettering med ytterligare två sådana här terminaler, en i norra Storstockholm – det finns en söder om staden – men också en i Jönköpingsområdet. Med de två nya terminalorterna finns det tio strategiska hamnar och tio

stycken kombiterminaler. Man kan se på en sådan här karta hur de samspelar och bildar strategiska noder i godstransportsystemet.

Nu vågar inte jag hålla på längre, för då bryter jag mot tiden och ni kanske blir trötta också. Men jag vill passa på att göra lite reklam för det tredje betänkandet vi tog fram. Hamnstrategiutredningen är redovisad i ett SOU-betänkande. Banverkets Kombiterminalutredning ser likadan ut, fast den fick inte vara med i SOU-serien. Sedan har också de två sekretariaten som jag hade och jag tillsammans skapat en bok som heter *Strategiska godsnoder i det svenska transportsystemet – ett framtidsperspektiv*. Den är med i SOU-serien. Där finns väldigt mycket redovisat av de resonemang, tankar och utgångspunkter som har funnits för det som jag har berättat om nu.

Ordföranden: Då tackar vi igen föredragshållarna som har hållit tidtabellen väldigt bra. Nu kommer vi till frågorna från ledamöterna. Då vädjar jag om korta, riktade frågor. Då hinner vi med fler.

Claes-Göran Brandin (s): Jag vill ställa min fråga till Bengt Owe Birgersson. Har du som hamnutredare fört någon diskussion med hamnarna när det gäller att öka kustsjöfarten för att på så sätt få bort en stor del av de transporter som i dag körs på våra vägar? Det kan gälla att få snabbare hantering i hamnar. Det kan gälla avgifterna. Men det gäller också miljön i våra hamnar. Har du fört den diskussionen med de hamnar som du nu har pekat ut som strategiska hamnar eller de andra hamnar som du naturligtvis under resans gång också har diskuterat med?

Bengt Owe Birgersson, Godstransportdelegationen: Svaret är egentligen att när det gäller inlandssjöfarten, om vi kallar den inrikes sjöfarten så, har vi fört ganska mycket diskussion när det gäller Väneren. Jag lägger också fram ett förslag som går ut på att man ska ta upp en förhandling med kommunerna runt Mälaren tillsammans med Södertälje för att se om det går att skapa goda förutsättningar för att få en framtida sjöfart även på Mälaren. Jag tror att det är väldigt viktigt utifrån ett miljöperspektiv att man åstadkommer det.

Däremot har jag inte i den här omgången fört några mer genomgripande diskussioner med hamnarna om båttrafik från den ena hamnen till den andra. Vi förde lite sådana diskussioner i den förra Godstransportdelegationen. Jag tror att det nog ligger en del problem i det sätt på vilket vi tar betalt för farlederna och för hamnarna. Det skulle kunna vara utrymme för nästa steg, höll jag på att säga, i det här utredandet.

Sven Bergström (c): Ordförande! Jag har en fråga till Stig Wiklund. Det var en ganska hygglig samstämmighet mellan alla tre föredragshållarna i det här avsnittet, tycker jag. Men du är ju företrädare för näringslivet, och vi är politiker. Om du för en dag finge bli infrastrukturminister och bestämma – nu ska ju riksdagen bestämma också, men vi låtsas att du har stöd i riksdagen – skulle du få peka ut några angelägna satsningar. Du sade att det finns flaskhalsar

som borde prioriteras hårdare än prestigeprojekt. Kan du peka ut två tre flaskhalsar och två tre prestigeprojekt till vägledning för oss i vårt framtida arbete?

Stig Wiklund, Stora Enso: Tackar för utnämningen. Rakt på sak kan jag säga att du får titta lite grann i historien för att hitta vad vi betraktar som prestigeprojekt. Att borra hål i Hallandsåsen tycker vi kanske är mer prestigeprojekt än annat. Det finns flera. Ett mycket typiskt exempel på en flaskhals har industrierna påpekat vid ett antal tillfällen. Varje gång vi har fått möjlighet att avge remissvar har vi pratat om dubbelspåret mellan Hallsberg och Mjölby, som tydligen försvinner ur behandlingen än en gång. Det är helt ofattbart ur vårt perspektiv. Det var två tydliga exempel.

Lisbeth Grönfeldt Bergman (m): Fru ordförande! Vi har hört att ett mål för infrastrukturen i landet är att den ska vara samhällsekonomiskt effektiv och hållbar, med, som herr Birgersson säger, väl fungerande samverkan mellan trafikslag. Därför är prioritering nödvändig. För att göra en prioritering behöver man analyser. Hittills har vi mest hört om vilka positiva effekter investeringar får eller kan få. Vi har sett regionernas önskelistor med alla förhoppningar men väldigt lite om effekterna av att inte investera. Därför tyckte jag att det var oerhört intressant med Tore Englén's utredning *Vad kostar det att vänta?* Det har jag väntat på länge, och det har kostat på, om man så säger.

Att inte investera kan ju kosta på olika sätt. Det kan kosta i inkomstbortfall. Det kan kosta i utebliven god miljöeffekt. Det kanske till och med kan leda till ekonomisk tillbakagång. Då vill jag fråga: Finns det några beräkningar på inkomstbortfall, det positivt tänkta, i förhållande till investeringens storlek? Finns det beräkningar på bortfall av intäkter, det vill säga att om ingenting görs försämras förutsättningarna för näringsliv och arbetstillfällen? Och finns det beräkningar i form av uteblivna goda miljöeffekter? Jag tänker naturligtvis bland annat på avsaknaden av infrastruktursatsningar i och runt stora nationellt viktiga transportnav och strategiska noder. Du behöver kanske inte nämna alla, men du hör varifrån jag kommer.

Frågan är alltså: Finns det sådana beräkningar eller finns det planer på att göra sådana beräkningar? Frågan är främst ställd till Tore Englén.

Tore Englén, Nutek: Till att börja med har vi alltså i vår utredning inte ställt det samhällsekonomiska intäktsbortfallet mot en tänkbar investeringskostnad. Det enkla skälet till det är att det är väldigt svårt att räkna på investeringskostnaden, i synnerhet när det gäller så här gamla projekt. Man kan väl anta att de kostnadskalkyler som gjordes, bland annat i Dennispaketet, var väldiga underskattningar. Det visar sig inte minst nu när många av de här projekten har tagits upp på nytt att det blir dyrare än så.

Miljöeffekter ligger inte heller med i våra beräkningar. Det innebär antagligen att vi har underskattat effekterna, därför att en rimlig bedömning är att det här ger positiva miljöeffekter, inte minst i Skåne där det rör sig om idel

järnvägsprojekt. Men genom att lösa upp flaskhalsar i Stockholmstrafiken och få bättre flöde borde det rimligen också ge positiva miljöeffekter.

Hur löd den tredje frågan?

Lisbeth Grönfeldt Bergman (m): Frågan var om det till och med kan bli en negativ utveckling i en region om man inte gör någonting och om det går att beräkna det också. Om man inte gör saker och ting försvinner kanske förutsättningarna för näringsliv och för människor att få arbetstillfällen.

Tore Englén, Nutek: Negativ utveckling är väl svårt att tänka sig kanske, att tillväxten skulle stanna av helt. Men det är helt klart så att investerar man inte i transportsystemet minskar man tillväxtpotentialen. Det har vi kunnat visa med de här beräkningarna.

En beräkning är på något vis ett mått på utebliven tillväxtpotential, eller hur man ska uttrycka det, till följd av en försämrad arbetsmarknad. Matchningen fungerar sämre, vilket går ut över produktivitet och sysselsättningstillväxt. Vi har inte inkluderat godsflöden i det här, vilket möjligen också är en källa till underskattning.

Mikael Johannesson: Naturvårdsverket skrev i ett remissyttrande om Förbifart Stockholm att vi inte bedömer det som samhällsekonomiskt lönsamt om man tar med alla kostnader för utsläpp, växthuseffekten och markintrång. Men säker kan man inte vara. Det är ganska skakiga beräkningar.

Nina Larsson (fp): Min fråga ansluter till den förra. Jag vill fokusera på underhållssidan. Många vittnar om att det är stora brister. Det kan vi säkert alla se när vi reser i Sverige.

Har ni sett något samband mellan utebliven tillväxt på grund av stadigt försämrade vägar och järnvägar som beror på tidigare prioriteringar?

Tore Englén, Nutek: Jag har inte sett några sådana beräkningar. Däremot har jag sett ny helt unik statistik. Det är svårt med statistik på infrastrukturuområdet. Det finns i princip ingen internationell statistik. Om den finns är den ofta ganska bristfällig.

Jag har just kommit över en tidsserie där man har dekomponerat infrastrukturinvesteringar i 15 västeuropeiska länder på nyinvesteringar och underhåll. Det visar sig att när det gäller nyinvesteringar från 1994 till i dag ligger vi någonstans strax under mitten bland de 15 länderna. När det gäller underhållsinvesteringar ligger vi uselt till. Det kan jag säga utan att överdriva. Vi ligger absolut i botten.

Professor Folke Snickars, KTH: Drifts- och underhållskostnadsfrågan är mycket viktig. Under en ganska lång tid har Väg- och Banverket, KTH och andra aktörer satsat på ett forskningscentrum för driftunderhållsstudier. Det har primärt gällt vägsidan. Nu gäller det även spårsidan. Det finns en helt ny

avhandling av Mats Andersson som tittar just på samhällsekonomiska kostnader och intäkter med avsaknad av underhåll i bansystemet.

En fördel med att använda den typ av verktyg som Jonas, Tore och Johanna beskriver är att den här sortens beräkningar som du vill ha är sådana frågor som man med stor framgång kan ställa till sådana system. Riktas en fråga på rätt sätt kommer de här personerna att kunna svara.

Ingemar Vänerlöv (kd): Jag vill tacka alla föredragshållare för mycket intressanta dragningar. Jag har fått huvudet så fullt av intryck att jag egentligen skulle behöva ett par timmar att sortera dem för att sedan kunna fråga på ett vettigt sätt.

Ämnet är sambanden mellan infrastruktur och hållbar tillväxt. Vad är hållbar tillväxt? Man pratade aldrig om hållbar tillväxt för 50–70 år sedan. Det gör vi nu mot bakgrund av förväntade klimatförändringar. Vi vill se till att tillväxten inte är negativ med tanke på det klimat som vi väntar oss framöver.

Det är lätt gjort att prata om infrastruktur och tillväxt och mest tänka som man alltid har gjort, vad som är ekonomiskt bra och att det ska bli mycket jobb. I slutändan måste tillväxten vara så kallad hållbar.

Joanna Dickinson pratade om att det finns flera vägar till frälsning. Det låter sympatiskt och bra. Hon sade också att transportsystemet fortfarande ger upphov till negativa konsekvenser. Då kan man se det som att det är negativa konsekvenser mot bakgrund av hållbar tillväxt.

Stig Wiklund tryckte ganska starkt på att han vill ha en gemensam planeringsprocess för samtliga trafikslag.

Finns det någon motsättning mellan flera vägar till frälsning och en gemensam planeringsprocess?

Joanna Dickinson, Sika: Vi har tryckt på att vi gärna ser en ökad samordning mellan trafikslagen väg och järnväg. De borde tillsammans titta på stråk och fundera över vilken som är den bästa lösningen på de problem man ser. Så är det tyvärr inte i dag. Man har en samverkan men det handlar mer om vilka värden man ska ha i olika beräkningar så att det görs på lika sätt, BNP-värden och liknande. När det gäller att fundera ut lösningar på de problem som infrastrukturplaneringen ska lösa sitter de var för sig. De har sin egen budget att fylla.

När det gäller Förbifart Stockholm till exempel säger Vägverket att man i och för sig ser att en kollektivtrafiklösning kanske skulle klara de flesta av de krav som ställs, men vårt uppdrag är ju att titta på en vägförbifart.

Vi ser lösningar i respektive trafikslag som inte ger utrymme för den mest optimala lösningen på infrastrukturproblemen. Gärna mer samordning. Hur det ska ske får andra avgöra – förmodligen ni politiker. Det finns brister i dag, och de behöver rättas till.

Egon Frid (v): Vi har hört om samband mellan infrastruktur och hållbar tillväxt. Jag menar att uthållighet måste vara en viktig faktor. Vi pratar om att vi har fått kortare tidsavstånd och ökade arbetsmarknadsregioner. Jag menar att det har funnits goda ambitioner till ökad persontrafik på spår, till exempel i västra Götaland, Skåne och Mälardalen. Vi har fått en ökad tillgänglighet men vi har relativt dålig tillförlitlighet i de nya systemen med ökad persontrafik på spår. Det tenderar att skapa en brist på legitimitet för våra järnvägssatsningar och den viktiga persontrafiken.

Vi har pratat mycket om vad det kostar att vänta. Bristen på tillförlitlighet och bristen på legitimitet kostar också.

Flera företrädare för SJ, SL, Banverket och Nutek och Sika har berört de här frågorna. Finns det beräkningar av bristen på tillförlitlighet och bristen på legitimitet i våra redan gjorda satsningar för att öka persontrafiken? Hur kan vi bli mer uthålliga för att få en bättre hållbar tillväxt? Det handlar naturligtvis om att planera mer gemensamt, men det finns brister i det vi har gjort. Hur kan vi lära av det?

Pelle Granbom, Banverket: Jag håller med frågeställaren. Det är precis så det ser ut i våra storstäder. Vi har förklarat att tågtrafiken i Mälardalen är överbelastad i rusningstrafik. Det betyder att inte något mer tåg kommer in vid den tidpunkten, sannolikt inte förrän Citybanan är klar. Det handlar alltså om tio år.

Jag har tidigare i trafikutskottet talat om det politiska dilemma när det gäller infrastruktur. Det tar 10, 15 och ibland 20 år från det att man ser problemet tills det har åtgärdats.

Citybanan till exempel kommer naturligtvis om tio år att lösa många av dagens problem, men den löser säkert inte de problem vi har om tio år.

Jag hör ibland företrädare för miljösidan säga att det enda viktiga är att få energisnåla motorer. Det är naturligtvis viktigt inom biltrafiken. Visst kan det bli bra i Stockholm, men eftersom trängseln i Stockholm är så stor hjälper det inte om bilarna drivs med vatten. Folk måste ändå ta sig till jobbet.

Det körs 24 tåg söderut i rusningstrafik i dag. Det är 4 tåg för mycket. Men det är mycket svårt att ta bort tåg i pendlingsrusningstid.

Vi gör allt. Vi sätter in patruller och jobbar som sjutton för att förbättra situationen. Det känns hopplöst att tiden är emot oss. Vi har startat samma arbete i Västsverige. Det är samma problem där. Öresundsområdet kommer. Vi förlänger plattformarna i Skåne. Vi kan inte göra mer. Kurvorna går snett uppåt.

Ritningar på en ny förbindelse över Öresund borde ligga på bordet i dag. Det tar 25 år att förverkliga.

Ulf Adelsohn, SJ: Bo Holmberg har gjort en utredning om möjligheten att tidigarelägga Ostlänken. Han har funnit att vi har strukturella fel vad gäller planläggning av större projekt i Sverige, precis som Pelle Granbom sade. De tar oerhört lång tid och blir därmed mycket dyrare.

Nu diskuterar man att hitta former som till exempel Danmark har gjort där Folketinget tar ett beslut i en så kallad anläggningslagstiftning. Därmed gör man i förväg en del av de prövningar som i Sverige ofta sker genom överklaganden och övriga fördröjningar och parallella processer.

Om det är något som jag tror att riksdagen skulle kunna hjälpa till med för att påskynda detta är det just att titta på Danmark. Det gäller i någon mån även Norge och byggandet av Gardemoen. Men det är framför allt den danska anläggningslagen som har visat sig vara värdefull för att snabbare få fram sådana stora projekt.

Allt blir väldigt mycket dyrare med åren som vi alla vet.

Jag kan i övrigt bara instämma med Pelle Granbom. När man byggde järnvägens fyra spår söderut gick det åtta tåg om dagen. I dag tror jag att det går 490 tåg där. Det är klart att det blir lite ansträngt.

Redan 1947 tog Stockholm fram en plan för ytterligare två spår. Den plan som Stockholm tog fram 1947 börjar alltså byggas nu år 2007.

Ett något högre tempo och inte minst att man ser över lagstiftningsfrågorna vore nog av värde.

Joanna Dickinson, Sika: Vi har hört i dag att förseningar orsakar kostnader för samhället. Det är negativt för produktiviteten och därmed för tillväxten.

Som jag berörde i mitt anförande ser vi i inriktningsunderlagen satsningar på miljardprojekt, främst i storstäderna, där man enligt de utredningar som jag citerade ser temporära lättnader. Efter några år har trafiktillväxten ätit upp detta eftersom man alltid ligger efter i sådana här sammanhang. Då sitter vi där igen med nya förseningar och nya negativa effekter för produktiviteten.

Frågan är vilken beredskap det finns därefter. Är de här lösningarna underdimensionerade? Vad kommer de då att kosta? Det vore kanske bra att i tid fundera över vilka som är de bästa lösningarna på de problem vi har och använda de kunskaper som vi har fått de senaste åren om effekter av styrmedel tillsammans med att trafikslagen tillsammans funderar på gemensamma lösningar.

Professor Folke Snickars, KTH: Jag vill kommentera det som Ulf Adelsohn sade. Även i det holländska systemet finns det i förberedelser för infrastruktur ett helt annat sätt att jobba än den klassiska svenska modellen. Det finns anledning att titta också på det för att effektivisera.

Till Vänsterpartiet vill jag säga att det finns studier av förseningar och sårbarhet i infrastruktursystemen. De studierna har gällt sårbarhet på kort sikt i samband med att det sker olyckor men också sådant som är mer omfattande, som om man till exempel har varit tvungen att stänga av en del av transportsystemet.

Det är viktiga studier och det är en viktig aspekt att väga in. Man kan inte göra sig beroende av ett system som är så slimmat att man får oerhört stora förseningar om något inte fungerar.

Karin Svensson Smith (mp): En tillväxt är ju bara hållbar om den inte förstör underlaget för kommande generationer. FN:s klimatpanel har gjort bedömningar av hur klimatiförändringarna kommer att se ut. Sternrapporten har gjort beräkningar av vad klimatiförändringarna kommer att kosta – kanske motsvarande kostnaderna för de två senaste världskrigen tillsammans.

Den av regeringen tillsatta Klimatberedningen funderar just nu på vilka mål vi ska ha för den framtida klimatpolitiken och vilka åtgärder som behövs för att nå dit. Jag tittar naturligtvis på transportsystemet och konstaterar att 95 procent av transportförsörjningen i Sverige när det gäller transport av gods och människor är beroende av fossila drivmedel. Vägverket bedömer i sitt remissvar till oljekommissionen att i bästa fall en femtedel av oljereduktionen till 2020 kan ske genom att man byter bränsle.

Vilken kapacitet finns för andra transportslag att ta över det som i dag är långväga vägtrafik eller flyg?

Min fråga är riktad till Ingemar Lundin från Tågoperatörerna, Maria Nygren från Sveriges hamnar och till Anna Grönlund från bussbranschen.

Vilken kapacitet har ni att ta över det som i dag är väg- och flygtrafik, och vilka åtgärder behövs?

Peder Wadman, Tågoperatörerna: Branschföreningen har medlemmar som bedriver både gods- och persontrafik, stora och små. De är ägda av både svenska och utländska privatpersoner och stater. Vi ägnar dagarna åt att försöka hitta nya effektiva transportlösningar. Det kommer kontinuerligt i och med att järnvägstransporterna växer år från år. Vi har haft all-time-high flera år i rad.

När det kommer till sådant som är viktigt för att vi ska kunna driva och utveckla järnvägstrafik är det oerhört viktigt att satsa på drift och underhåll av de system vi har. Vi tror att det inom det befintliga systemet går att öka kapaciteten och åtgärda ett antal flaskhalsar inom vissa områden med relativt små åtgärder.

Vi har redovisat ett antal idéer för Banverket. Vi kommer att fortsätta att mata dem med idéer om åtgärder som inte behöver kosta flera miljoner men kan ge relativt stora effekter.

Jag vill hålla med Stig Wiklund. Det gäller både för person- och godstrafik. Vi måste bygga bort de flaskhalsar som finns i systemet i dag. Det är det vi måste satsa på i första hand så att vi utvecklar dagens system och utnyttjar det mer effektivt. Det kan vi göra när vi har färre flaskhalsar.

Nästa naturliga steg är att satsa på möjligheten att introducera ny teknik eller nya system – snabbtåg med hastigheter upp till 300 km i timmen, längre godståg och tyngre godståg. Stig pratade om 750 meter långa godståg. Ute i Europa pratar vi om 1 km långa godståg för att få upp effektiviteten.

Redan i dag går det att köra betydligt mer gods- och persontrafik på järnväg. Vi tror att vi med snabba enkla åtgärder kan öka kapaciteten rejält. Det behöver inte ta 10–15 år.

Maria Nygren, Transportgruppen: Hållbar tillväxt är inte bara miljömässigt hållbar tillväxt, utan även ekonomiskt och socialt hållbar tillväxt. Jag utgår ifrån att det ligger i temat för den här dagen.

Karin undrar om hamnarna och därmed sjötransportsystemet har kapacitet att ta över transporter från flyg och järnväg.

När det gäller flyget tror jag inte att det finns någon större utbytbarehet på godssidan.

För lastbilstrafiken finns det kritiska avstånd där det helt enkelt inte fungerar med sjötransporter.

Det är viktigt att påpeka att om kapaciteten infrastrukturmässigt finns i systemet går det alltid att ordna effektiva lösningar. Men de lösningarna måste efterfrågas och också till stor del utformas av dem som köper transporter, det vill säga industriföretag och handelsföretag som bygger system för sin import och export. Sådana lösningar kan man naturligtvis utforma i samverkan med både hamnföretag och rederiföretag.

Nyckeln sitter, som sagt, transportköparen på. Det är nog som Bengt Owe Birgersson har påpekat och som transportdelegationen har sagt att marknaden styr men staten ska skapa förutsättningarna. Så är vi tillbaka på ruta ett igen.

Anna Grönlund, Svenska Bussbranschens riksförbund: Jag kommer från Svenska Bussbranschens riksförbund. Vi representerar drygt 400 företag, både privata och offentligt ägda, som kör alla typer av busstrafik. Det är både offentligt upphandlad och turist- och beställningstrafik och långväga – det som brukar kallas för expressbussar.

Karin frågade vilken kapacitet vi har att ta över transporter från till exempel det långväga flyget. Vi har en stor kapacitet för det. Att sätta in en buss på en befintlig väg tar inte 20 år. Det går att göra i morgon.

Den här veckan öppnar en ny långlinje mellan Stockholm och Göteborg med helt specialutrustade miljövänliga bussar.

Drygt 11 procent av den svenska fordonsbussflottan drivs med alternativa drivmedel redan i dag. Det pågår en intensiv utveckling på det här området. Vi har duktiga svenska industriföretag som Volvo och Scania som redan nu utvecklar hybridteknik och nya miljövänliga motorer. Vi har en europeisk lagstiftning som förordar Euro 5-motorer som i sig är så rena att det gamla måttet att det räcker med åtta personer i en buss för att det ska vara mer effektivt än om de åkte bil håller på att raseras och gå ned till fyra, fem.

Vi kan och vi vill. Vi kan göra det redan i morgon. Det var svaret på den första frågan.

Som Joanna påpekade krävs en del styrmedel för att vi ska lyckas hela vägen. För att vi ska få medelålders män att välja att åka buss i stället för att ta sin egen bil räcker det inte att framhålla miljöargument eller att bussarna är tekniskt utvecklade. De vill ha det bekvämt. De är beredda att betala för det och de vill dessutom att det ska gå fort. Bussen måste komma fram bättre än den egna bilen.

Det är i de grupperna vi har den stora möjligheten att hämta nya resenärer till kollektivtrafiken.

Vi har redan stor tacksnack bland äldre, studenter och barn. Det är framför allt gruppen medelålders arbetspendlande män som måste flyttas över till kollektivtrafiken om kollektivtrafiken ska kunna göra den skillnad för klimatet som vi vill.

Här behöver vi hjälp av kloka beslutsfattande politiker som kan fatta beslut som gör att bussarna kommer fram i städerna. Joanna pratade om styrmedel och vi har pratat om infrastruktur. Vi vet att om man bygger busskörfält som gör att bussarna kan susa förbi bilköerna från Ekerö till staden lockar det dem som ser att det är attraktivt och snabbt. De är beredda att betala för det.

För att mina företag ska kunna utveckla det behöver man styrmedel, och man behöver kunna påverka prissättning och arbeta aktivt med kampanjer för att locka fler. Då behöver man låta entreprenörerna inom kollektivtrafiken ta ett större ansvar och arbeta med priset.

Jag är helt övertygad om att vi kan motsvara förväntningar. Vi kan göra det redan i morgon. Det behöver inte ta 15 eller 20 år. Vi behöver inte ens ett tredje spår. Vi kan arbeta på de vägar som finns. Vi behöver lite hjälp av er. Det kan ni redan i dag eller i morgon fatta beslut om.

Vi har ett utmärkt arbete i den proposition som kommer i vår. Jag hoppas att ni tar ställning till de argument som framförs bland annat i Koll framåt-arbetet inom EU-kommissionens arbete med *green paper for urban transport*. Jag vet att Näringsdepartementet och riksdagen kommer att få det på sitt bord senare.

Om ni behöver fler listor och argument får ni gärna höra av er igen.

Jan-Evert Rådström (m): Jag vill börja med att tacka ordföranden som lyckades hålla ordning på både föredragshållare och ledamöter när det gäller tiderna.

Jag tar också tillfället i akt att tacka alla föredragshållare som har hållit intressanta föredrag. Jag vill också tacka alla som har varit här i dag. Även om inte alla har fått möjlighet att ställa frågor gav ju den lilla stund då vi drack kaffe tillfälle till att inhämta kunskaper. Även pauser är viktiga.

Den utfrågning som vi har haft i dag är ett av flera tillfällen då utskottet kommer att inhämta kunskaper och synpunkter inför den infrastrukturplanering som kommer i vår.

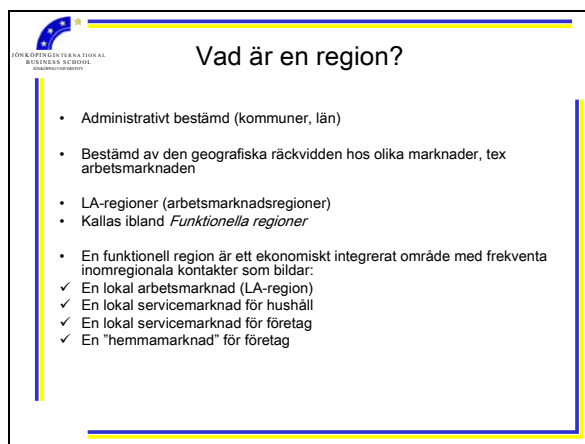
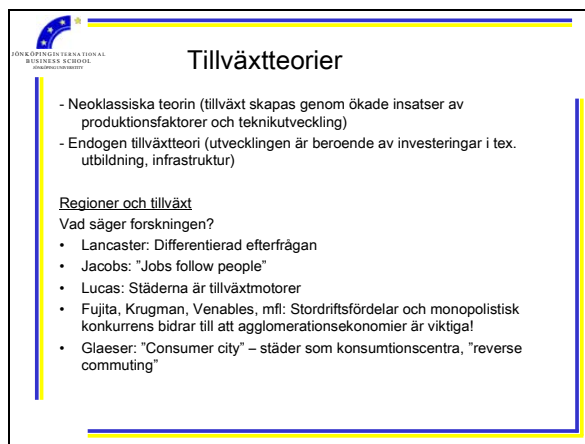
Ordföranden inledde med att säga att lära är att resa. Den kunskap som vi har fått i dag betyder inte att resan är slut och att vi har landat. Vi kommer att fortsätta.

Nästa gång vi har en utfrågning handlar det om OPS och finansiering av trafikens infrastruktur. Det sker den 22 november kl. 9.00, och jag vill redan nu hälsa välkommen till den så att vi fortsätter vår resa mot en god infrastruktur för landet.

Därmed är dagens utfrågning avslutad.

BILAGA 1

Bilder som visades av Johan Klaesson, Internationella handelshögskolan i Jönköping, under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om sambandet mellan infrastruktur och hållbar tillväxt.



Regionförstoring

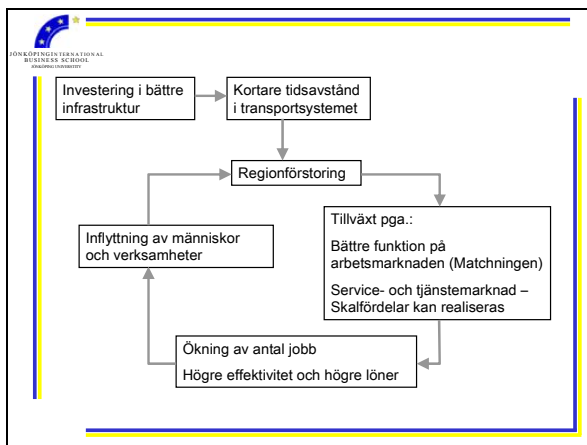
- Regionförstoring innebär att regioner växer antingen geografiskt eller genom omflyttning av befolkning och verksamheter.
- Geografiskt växer regioner genom bättre infrastruktur.
- Bredare arbetsmarknad för hushållen i varje region.
- Bredare sammansättning av arbetskraftsutbud för företagen i varje region.
- Mer diversifierad marknad för hushållens inköp av varor & tjänster.
- Mer diversifierad marknad för företagens inköp av insatsvaror och företagstjänster.
- Bredare sammansättning av marknaden för företagens försäljning av distanskänsliga varor och tjänster i en närregion.

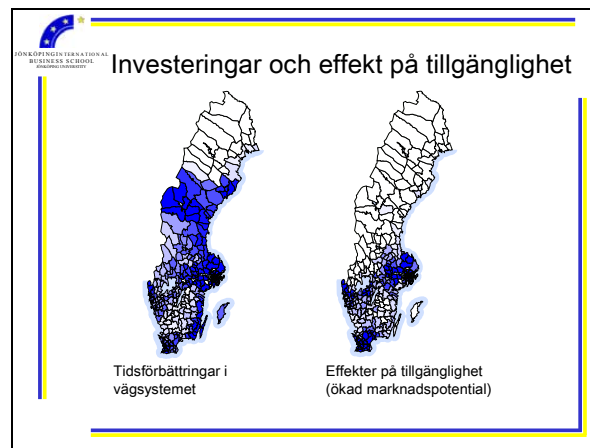
Är regionförstoring bra?

- Bättre matchning på arbetsmarknaden
- Mer robust arbetsmarknad (stabilare vid konjunktursvängningar)
- Större variation på olika marknader (varu-, tjänste-, arbets-) möjliggör högre produktivitet

Men:

- Regioner som ligger i mer glesbefolkade delar av landet får ej del i regionförstorings fördelar





BILAGA 2

Bilder som visades av Tore Englén, Nutek, under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om sambandet mellan infrastruktur och hållbar tillväxt.



Förutsättningar

Stockholm "Dennis": 15-20 års försening
 Förbifart Stockholm
 Österled
 Norra länken
 Ett tredje spår över Riddarfjärden

Göteborg "Adelsohn": 6-15 års försening
 Partihallsförbindelse mellan E45 och E20
 Ny älvförbindelse (länk E6-E20)
 Dubbelspår Göteborg-Varberg

Malmö "Hulterström": 10-20 års försening
 Citytunneln
 Kapacitetsutbyggnad Malmö-Lund
 Dubbelspår på Väst kustbanan



NUTEK

Diskonterat intäktsbortfall fram till år 2020

Stockholm: 50 miljarder kr

Göteborg: 7-8 miljarder kr

Malmö: 10 miljarder kr

Beräkningarna är gjorda med lokaliseringsmodellen
 Samlok som även fångar upp dynamiska effekter på arbetsmarknaden

Ett storstadsanpassad inkomstelasticitet tillämpas

Lokaliseringseffekter beaktas ej – inträder fullt ut först efter 20 år



NUTEK

Sverige i en globaliserad ekonomi

Ökat internationellt konkurrenstryck för alla delar av näringslivet

Vår komparativa fördel ligger i kunskapsintensiva näringar

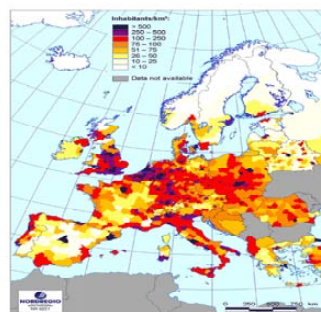
Ökade satsningar på utbildning och forskning räcker inte för att upprätthålla konkurrenskraften

Det är storleken på den lokala arbetsmarknaden som i betydande utsträckning avgör förmågan till kunskapsdriven tillväxt!



NUTEK

Ett glesbefolkat land med små storstäder



NUTEK

BILAGA 3

Bilder som visades av Joanna Dickinson, Sika, under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om sambandet mellan infrastruktur och hållbar tillväxt.

Infrastrukturplanering som en del av transportpolitiken

Joanna Dickinson
Statens Institut för Kommunikationsanalys



Regeringens direktiv till inriktningsplaneringen

- Utarbeta underlag inför regeringens proposition om inriktning av åtgärderna i järnvägs- och väginfrastrukturen under planeringsperioden 2010–2019.
- Bedömning av transportefterfrågan
- Samhällsekonomiskt effektiv och hållbar infrastruktur
- Trafikslagen kompletterar varandra
- Sika ansvarar för samordning samt att underlaget blir likvärdigt och transparent
- Sika och trafikverken ansvarar för att osäkerheter och risker blir väl belysta
-



SIKA:s utgångspunkter i inriktningsplaneringen

- Person- och godstransportprognos till år 2020
 - Transportarbetet för persontransporter + 27 %, gods + 21 %.
 - Biltrafiken ökar sin andel.
 - Korta personresor med bil tar andelar från övriga trafikslag i storstadsregionerna.
- Den årliga måluppföljningen
 - Transportsystemet ger fortfarande upphov till betydande negativa konsekvenser:
 - koldioxidutsläppen fortsätter att öka från vägtrafiken, negativa hälsoeffekter, intrång, trafikolyckor.
 - Tillgängligheten minskar pga trängsel i väg- och spårtrafiksystemen i vissa regioner – inte minst i storstadsregioner och tätbefolkade stråk.



Omvärldsfaktorer med betydelse för infrastrukturinvesteringar

- BNP-utveckling
- Utveckling av drivmedels- och biljettpriser
- Teknisk utveckling av fordon och bränslen.
- Effekter av klimatförändringar (sårbarhet).
- Styrmedel av olika slag (trängselskatten har ej ingått som beräkningsförutsättning)
- Mm



-> SIKA gjorde en känslighetsanalys!

- Baserad på antagande om klimatpolitiska styrmedel och höjda råoljepriser.
- Jämfördes med trafikverkens "0-alternativ".
- Bensinpris 25 kr/l år 2020, biljettpriser som i trafikverkens analyser.
 - Transportarbete med personbil -13 %
 - För övriga trafikslag ökar transportarbetet: buss +18 %, flyg +7 %, tåg +14 %.
 - Resultaten från de regionala modellerna: -28 % transportarbete med personbil, +15 % transportarbete med kollektivtrafik.
 - Totalt, med både den nationella och de regionala modellerna, beräknades vägtrafikarbetet (fordonskilometer) bli ca 19 % lägre än i jämförelsealternativet.



SIKA:s slutsatser från inriktningsplaneringen

- Det finns inte en enda, absolut NNK för ett projekt eller åtgärds paket när det gäller samhällsekonomisk lönsamhet och nytta.
- Kan finnas flera NNK för samma projekt och i genomsnitt för samma åtgärds paket. Detta beror på vilka antaganden som görs i kalkylen.
- I inriktningsplaneringen: en prognos och analys.



SIKA:s slutsatser från inriktningsplaneringen

- Det behöver göras känslighetsanalyser för olika scenarier när det gäller utveckling i omvärlden.
- Inför inriktningspropositionen och i åtgärdsplaneringen behöver det tydliggöras hur nyttan av åtgärdspaketet på de olika budgetnivåerna skulle påverkas av olika scenarier
 - om t ex kilometerskatter införs,
 - om drivmedelspriset vid pump blir ett väsentligt annat än de 13,62 kr/l som Väg- och Banverket räknat med år 2020,
 - etc.
- Det behöver redovisas vilka alternativa åtgärdspaket som i så fall skulle uppvisa större transportpolitisk måluppfyllelse och samhällsekonomisk nytta.



SIKA:s slutsatser från inriktningsplaneringen

- Infrastrukturen är ett viktigt styrmedel.
- Inte en hållbar utveckling att planera för en utveckling som ger fortsatt ökat bilresande i städerna.
Miljardprojekten i storstäder är lämpliga att belysas trafikslagsövergripande.



SIKA:s slutsatser från inriktningsplaneringen

- Miljardprojekten behöver kvalitetsgranskas.
- En oberoende expertgrupp behöver granska flera av miljardprojekten avseende behov och beslutsunderlagets kvalitet.



SIKA:s slutsatser från inriktningsplaneringen

- Redovisningar behöver göras av fördelningseffekter av den samhällsekonomiska nyttan av trafikverkens inriktningsunderlag. Ett mer iterativt arbetssätt behövs i inriktnings- och åtgärdsplaneringen,



Sammanfattning

- **"Flera vägar till frälsning"**. Behövs ett iterativt arbetssätt med kalkyler och prognoser där avstämning sker gentemot de transportpolitiska målen.
- Flera tänkbara scenarier för utveckling av "omvärlden" behöver analyseras – krävs känslighetsanalyser.



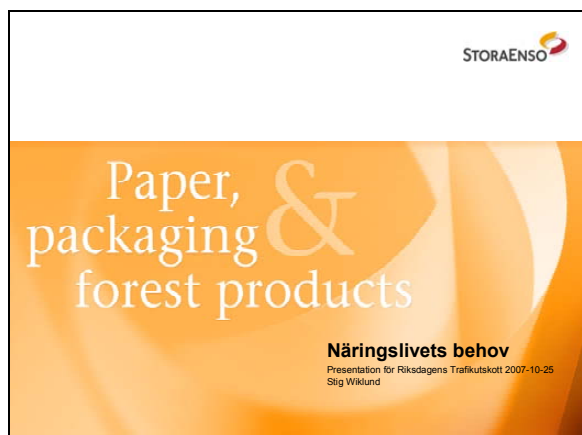
Sammanfattning

- Beslutsunderlag behöver förbättras vad gäller transparens i hur prioriteringar görs gentemot olika mål.
- Miljardprojektens beslutsunderlag i behov av kvalitets- och behovsgranskning.
- Storstadsinvesteringarna mycket lämpliga för utbytbarehetsanalyser, liksom större stråk för pendling/gods etc.
- I storstäderna krävs strategier för att bryta rådande trend med t ex allt fler korta personresor med bil.



BILAGA 4

Bilder som visades av Stig Wiklund, Stora Enso Logistics, under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om sambandet mellan infrastruktur och hållbar tillväxt.



Konkurrensläge för svensk skogsindustri 

- Låg efterfrågan på huvudmarknaden Västeuropa
- Realprissänkningar över tid
- Produktionskostnader lägre i "nya" konkurrentländer
- Elprishöjningar riskerar bli bestående
- Konkurrens om virkesråvaran samt reservatsavsättningar driver upp virkespriserna
- Nyttillkommande kapacitet i EU med statliga stöd snedvrider konkurrensen
- Konkurrens från andra media och andra material
- **Transportnackdelar (avståndshandikapp)**

Skogsindustrins transporter 

- Transportkostnaderna 20% av varuvärdet
- 22 Miljarder kr år 2004
- Långa transportavstånd i Sverige och till internationella marknader
- 40 Milj. körda mil i Sverige

Infrastruktur för tillväxt

- En gemensam planeringsprocess för samtliga trafikslag
- Stråk-tänkande
- Prioritera "flaskhalsar" före prestige projekt

Målsättning

- Längre och tyngre tåg
 - 30 ton axellast
 - 750 meter tåglängd
- Längre och tyngre lastbilar
 - 80 ton bruttovikt
 - 32 meter fordonslängd

= Stärkt konkurrenskraft för industrin
= Ökad kapacitet i befintlig infrastruktur
= Minskad miljöbelastning

BILAGA 5

Bilder som visades av Stig Wiklund, Stora Enso Logistics, under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om sambandet mellan infrastruktur och hållbar tillväxt.

Ett effektivt framtidsinriktat transportsystem

**Redovisning av
hamnstrategiutredningen och
kombiterminalutredningen för
Riksdagens trafikutskott
2007-10-25**

**Bengt Owe Birgersson
Särskild utredare
Professor
Institutet för urban- och
bostadsforskning (IBF)**



Motiv att tillsätta utredningarna

- I godstransportsystemet samspelar strategiska noder med olika stråk.
- Väl fungerande samverkan mellan trafikslag en förutsättning för att få internationellt konkurrenskraftiga transportkedjor
- Prioritering nödvändig eftersom krav och önskemål överstiger tillgängliga resurser



Från Godstransportdelegationen till Hamnstrategi- och kombiterminalutredningen

- Godstransporter skall vara marknadsstyrda.
- Kunden/transportköparna i centrum.
- Statens roll är förutsättningsskapande.
- Utgångspunkt i de transportpolitiska målen

"att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet."

Hamnstrategiutredningen



Var behövs det hamnar?

- Export och importhamnar i dag
 - Utrikeshandelsstatistiken
- Godstråk inom landet
- Bedömningar av marknadsaktörerna
 - Varuägarna
 - Transportindustrin
- Lokala och regionala bedömningar
 - Hamnturné

Hamnstrategiutredningen



Kriterier för att vara en strategisk nod



- Ska finnas vid stora produktions- och konsumtionsområden.
- Ska finnas i de lägen som utgör naturliga start- och slutpunkter - koppling till viktiga internationella transportstråk.
- Ska ligga i strategiska lägen – där de stora stråken möts.
- Ska ligga där det är lätt att byta mellan trafikslag och omfördela flöden
- Det ska därutöver finnas ett tillräckligt antal noder för effektiv konkurrens mellan olika transportmedel.

Hamnstrategiutredningen



Godstransportstråk - stråk med särskild betydelse för den svenska godstransportförsörjningen



Tröskelvärden:
> 8 miljoner ton gods
> 200 miljarder värde
streckad linje=
uppfyller vikt
men inte värde

Källa: Väg och transportforskningsinstitutet (VTI)

Hamnstrategiutredningen



Andel av total godsomsättning över kaj (ton) i svenska hamn-regioner 2006



Källa: SIK/SCB

Hamnstrategiutredningen



Förslag på strategiska hamnar

- **Gävle** – strategisk energi- och containerhamn
- **Göteborg** – strategisk hamn i samarbete med Varberg och Uddevalla
- **Helsingborg** – strategisk bro- och containerhamn
- **Karlshamn tillsammans med Karlskrona** – strategisk industri-, bro- och energihamn
- **Luleå** – strategisk industrihamn
- **Malmö** – strategisk energi- och brohamn
- **Norrköping** – strategisk industri- och energihamn
- **Stockholm(Kapellskär)** – strategisk brohamn
- **Sundsvall** – strategisk industrihamn
- **Trelleborg** – strategisk brohamn.

Hamnstrategiutredningen



Orter för strategiska kombiterminaler

- Luleå
- Malmö
- Göteborg
- Jönköping
- Hallsberg
- Stockholm
- Umeå
- Älmhult

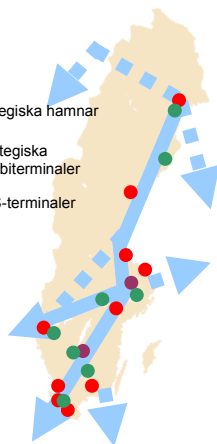


Hamnstrategiutredningen



Utpekade strategiska noder och stråken

- Strategiska hamnar
- Strategiska kombiterminaler
- OPS-terminaler



Hamnstrategiutredningen



Trafikutskottets utfrågning om
OPS – En ny väg att finansiera
vägar och järnvägar?

Trafikutskottets utfrågning om OPS – En ny väg att finansiera vägar och järnvägar?

Tid:	Torsdagen den 22 november 2007 kl. 09.00–12.00
Plats:	Förstakammarsalen
09.00–09.05	Inledning <i>Christina Axelsson (s)</i> , trafikutskottets ordförande
09.05–09.25	Vad säger forskningen och de internationella erfarenheterna? <i>Jan-Eric Nilsson</i> , VTI
09.25–09.35	För- och nackdelar med olika investeringsformer <i>Yvonne Gustafsson</i> , Ekonomistyrningsverket
09.35–10.15	Frågor från ledamöterna
10.15–10.30	Paus
10.30–10.40	Vad säger infrastrukturbyggarna? <i>Claes Roxbergh</i> , Skanska/Järnvägsforum
10.40–10.50	Vad säger Vägverket – synpunkter på OPS och funktionsupphandling <i>Ingemar Skogö</i> , Vägverket
10.50–11.00	Vad säger Banverket – synpunkter på OPS och funktionsupphandling <i>Per-Olof Granbom</i> , Banverket
11.00–11.55	Frågor från ledamöterna
11.55–12.00	Avslutning <i>Jan-Evert Rådström (m)</i> , trafikutskottets vice ordförande

Stenografisk utskrift från trafikutskottets offentliga utfrågning den 22 november 2007 OPS – en ny väg att finansiera vägar och järnvägar?

Ordförande under utfrågningen var Christina Axelsson (s). Bilder som visas under utfrågningen återfinns i bilagor.

Ordföranden: På trafikutskottets vägnar vill jag hälsa alla här i salen varmt välkomna till den här förmiddagsutfrågningen om OPS, som står för offentlig-privat samverkan. Om ni inte sitter här kanske ni ser utfrågningen på SVT 24. Den bandas nämligen och sänds vid ett senare tillfälle. Vi får hälsa också er vid tv-apparaterna varmt välkomna.

Trafikutskottet fortsätter nu sin resa för att lära sig mer. I dag ska vi sätta oss in i hur vi kan finna nya former för att finansiera infrastrukturinvesteringar i framtiden.

Det talas mycket om offentlig-privat samverkan, OPS, eller PPP som vi sade tidigare, Public Private Partnership. Det har kommit att framstå som en modell för att finansiera och minska riskerna för förseningar och fördyringar av projekt. Är det så? Vi behöver få mer kunskap om detta verkligen är framtidens modell för att utveckla Sveriges infrastruktur.

Samtidigt med utfrågningen här i dag pågår ett liknande arrangemang med samma tema i Köpenhamn. Frågorna är desamma. Hur ska vi långsiktigt kunna finansiera nyinvesteringar, drift och underhåll av vägar och järnvägar?

Trafikutskottet har förberett sig genom att ta del av den forskningsöversikt som vi begärde för ett halvår sedan. Vi behövde få del av de erfarenheter och forskningsrön som finns av genomförda OPS-projekt särskilt med tanke på riksdagens beslut om infrastrukturinvesteringar våren 2008.

Det uppdraget gick till VTI, Väg- och transportforskningsinstitutet. Jag är glad åt att forskningschefen Jan-Eric Nilsson och forskaren Roger Pyddoke också är här i dag. Det ger mig en möjlighet att officiellt få tacka för den mycket värdefulla rapport som ni har lämnat till oss i trafikutskottet och som finns tillgänglig för fler intresserade att läsa.

Luta er lugnt tillbaka och njut av Otte Skölds målningar på väggarna samtidigt som ni lyssnar till våra inbjudna talare som ska dela med sig av sina erfarenheter och kunskaper om hur offentlig-privat samverkan kan ge ett mervärde till infrastrukturinvesteringar i Sverige.

Dagens resa till mer kunskap om OPS kan vara en väg för att finansiera nya vägar och järnvägar. Den inleds av Jan-Eric Nilsson från VTI, som är en av författarna till rapporten jag nyss talade om.

Jan-Eric ska nu ge oss en inblick i vad forskningen säger och vilka erfarenheter vi kan få från andra länder. Jag ber därför Jan-Eric ta plats och börja dagens hearing. Varsågod.

Jan-Eric Nilsson: Tack för det. En introduktion är väl överflödig. Roger Pyddoke sitter i auditoriet någonstans. Vi finns två här för att svara på frågor som dyker upp.

Syftet med den rapport och det uppdrag som vi fått kan sammanfattas som att vi skulle sammanställa, som ordföranden också sade, de erfarenheter och kunskaper som finns. Det gäller inte minst med tanke på att vi är ganska lite försedda med erfarenheter inom Sverige. Det är därför desto mer betydelsefullt att plocka upp de kunskaper som man har fått när man har provat detta i andra länder runtomkring.

Vi baserar detta på ett par jobb som vi själva direkt har varit inblandade i. Det är en rapport som vi lämnade till Näringsdepartementet i somras tillsammans med Vägverket och Banverket där vi står som gemensamma författare. Det är också en rapport som skulle ha kommit från OECD nu i november men som av något skäl har blivit försenad. Det senaste jag hörde är att den kommer från trycket i januari. Den handlar om precis samma frågor. Titeln på OECD-rapporten är lite mer allmänt formulerad, men en ganska stor del av den texten handlar också om OPS. Vi har lånat friskt från den studien i det som vi nu har skrivit.

Jag lägger på den här bilden för att markera att en ganska betydande del av rapporten är en genomgång av erfarenheter från olika länder. Vi försöker basera det vi säger så långt det går på faktiskt observerade och konstaterade erfarenheter.

Jag ska börja med att definiera vad vi menar när vi talar om OPS i den här rapporten. Vi måste jämföra det med någonting. Vi jämför med den traditionella upphandlingen, som vi kallar för utförandeentreprenad. Det är den helt dominerande formen för att köpa bygg- och anläggningsprojekt i Sverige.

En utförandeentreprenad innebär att beställaren – Vägverket, Banverket eller för den delen privata företag – definierar precis vad man ska ha gjort. Man definierar också normalt sett precis hur det ska göras. Det handlar om exakt hur mycket betong, asfalt, sten, grus, arbetstimmar eller var det nu kan vara som behövs för att genomföra ett jobb. Det utgör grunden för de anbud som sedermera lämnas.

Utförandeentreprenaden omfattar i princip bara byggande av ett projekt medan man sedermera tvingas upphandla drift, underhåll av projekten under alla de år som det kommer till användning. Det är det vanliga sättet att genomföra entreprenader och projekt i Sverige och för den delen också i väldigt många andra länder.

Vi talar också om funktionsupphandling. Det är att man förutom byggande också lägger till drift och underhåll. Man förlänger avtalet och sitter med avtalet under 15–30 år eller vad det nu kan vara.

Den viktiga skillnaden mot utförandeentreprenaden är att man inte definierar så mycket precis hur jobbet ska göras utan man talar om vilken funktion man vill ha. Man vill ha en väg eller en järnväg som är tillgänglig för trafik. Är den tillgänglig för trafik under avtalsperioden får man den ersättning man ska ha.

Om man vill ha kvalitetsdimensioner ordentligt säkerställda kan man villkora betalningen på att kvaliteten är tillfredsställande, och så vidare. Det finns ett antal klausuler som man kan skriva in i den typen av långa avtal.

Det är funktionsupphandling. Det har i Sverige testats i väldigt liten omfattning. Men som begrepp håller det på att växa fram.

Det är viktigt att veta att det i grunden handlar om en funktionsupphandling när vi övergår till OPS och försöker att definiera vad det är. Men förutom det långa avtalet med funktionsbeställningar ingår också den som gör jobbet och lånar upp pengarna eller använder en blandning av lån och eget kapital och sedan får betalt för jobbet under genomförandeperioden.

Betalningen kan i sin tur gå till på två olika sätt. Endera tar man betalt av dem som använder vägen eller järnvägen eller så får man avbetalningar från statskassan. Det är två huvudmodeller.

Detta är de tre alternativa utförandesätt vi har tittat på. Som jag sade är det allra vanligaste i Sverige utförandeentreprenaden. Vi försöker att jämföra det med de OPS-projekt som har genomförts på olika ställen runt om i världen.

När man ska försöka sammanställa erfarenheterna märker man att det inte finns så fantastiskt mycket gjort. Det finns åtminstone inte systematiska utvärderingar som står i proportion till den stora uppmärksamhet som OPS ges i debatten.

De utvärderingar som finns är de som har genomförts i England och Skottland där respektive parlament har gjort egna utvärderingar. Sedan har också Norge alldeles nyligen genomfört en utvärdering av de tre OPS-projekt som man satte i gång för några år sedan och där också det tredje nu snart är färdigbyggt.

Vad man ser av resultaten är de tre punkter som jag här har skrivit upp. Det är svårt att se att man sparar pengar. Vi kan inte bevisa att det blir dyrare, men vi kan heller inte bevisa att det blir billigare. Det är över huvud taget svårt att följa upp och se några effekter på kostnadssidan.

Man ska komma ihåg att vad vi utvärderar är kostnaden efter det eller de år det tar att bygga färdigt projektet. Det är inte efter det att hela OPS-projektet är avslutat. Det ligger fortfarande normalt sett väldigt många år framåt i tiden. Det går inte att utvärdera det som läget är i dag. Det är bara försök till utvärdering av de första åren som man kan se i de uppföljningar som har gjorts.

Vad man däremot ser är att de projekt man har normalt sett genomförs enligt tidsplan eller inte sällan till och med snabbare än tidsplan, det vill säga att de kommer till användning tidigare än vad man hade planerat i det avtal man skriver på med utföraren.

Både antalet och storleken på kostnadsöverskridanden är väsentligt lägre och mindre än med det traditionella sättet att utföra den här typen av projekt.

När man försöker att gå igenom litteraturen och se till de konkreta, påtagliga slutsatserna är det dessa tre som vi tycker oss se återkomma gång efter annan.

Jag var inne på att man kan använda sig av finansiering via anslaget eller finansiering via brukaravgifter. Då är en naturlig fråga: Vad är rätt eller fel i det här avseendet? Vad är bra eller dåligt?

Vi ser också i vårt närområde att det i vissa fall är klart möjligt att använda brukaravgifter. Ett exempel är Öresundsbron. Jag tror att Norge i dag har

ungefär 25 olika vägprojekt som finansieras med bompengavgifter. Det är inte helt och hållet hela kostnaden, men en betydande del av kostnaden betalas av bompengintäkter.

Vi har också Arlandabanan i Sverige som till en stor del bekostas av de priser som vi betalar som resenärer när vi åker till och från flygplatsen.

Det finns ett dilemma om vi skulle leka med tanken att använda tullar på vägar i Sverige. Många andra projekt där man lägger på en tull får som konsekvens att trafikanterna väljer någon annan väg som sannolikt inte är riktigt lika bra men som normalt sett är ganska ekvivalent med den som man skulle få betala pengar på.

Det är inte ett förnuftigt sätt att använda samhällets resurser. Man bygger någonting nytt som sedan underutnyttjas därför att man tar ut en avgift. Det finns också berömda exempel på att det har gått riktigt snett. Det finns en motorväg i Ungern som vi skriver lite grann om som man byggde efter murens fall och öppnade i slutet av 90-talet. Man tog betalt med avgifter. Man hade fullt med trafik på den gamla vägen men nästan ingen på den nya. Det är precis en illustration av den här problematiken.

Den svåra slutsatsen är att det inte finns någon enkel rekommendation. Det finns anledning att titta på de enskilda fallen och fundera på om man får stora undanträngningseffekter av en avgift. I så fall är det inte förnuftigt att använda tullfinansiering.

Man kan också konstatera att tullar i sig inte har någonting med OPS att göra. Sveriges riksdag kan redan i dag besluta att en väg ska tullfinansieras utan att man behöver koppla det till OPS. Det finns tekniskt sett ingen logisk koppling av den arten.

Ordföranden var lite grann i introduktionen inne på OPS och finansiering. Man kan konstatera att OPS i grunden inte är en finansieringsmekanism. Om man övergår från dagens sätt att betala för infrastrukturinvesteringar till offentlig-privata samarbetsstrukturer övergår man från någonting som i huvudsak är en direktfinansiering, det vill säga att vi tar pengarna från statsbudgeten det år som kostnaden uppstår, till att betala med någon form av avbetalningsplan. Det är precis som i ett hushåll. Vi vet att pengarna ska betalas tillbaka. Det är frågan om det sker nu eller om det sker under ett antal år.

Man kan också precis som i analogin med hushållet tänka sig att om vi varje år investerar ungefär lika mycket i hushållsapparater, bilar, bostad eller vad det är för någonting så kommer kostnaderna år från år att vara ungefär lika oberoende av om man väljer en avbetalning eller att betala direkt. Med ungefär samma utgiftsnivå blir konsekvenserna ungefär desamma med den skillnaden att man med avbetalningar också får betala en ränta.

Huvudbudskapet är att detta inte är en finansieringsmetod. Samtidigt som man övergår från det gamla systemet till det nya, när man slutar att direktbetala och övergår till att börja betala via avbetalningar, uppstår det ett visst budgetutrymme som efter några år kommer att komma ikapp om man fortsätter att göra på det här sättet.

Portugal upptäckte den lärdomen för några år sedan när man helt plötsligt satt med ett antal OPS-projekt som man skulle avbetala via statsbudgeten. Sedan upptäckte man att man inte hade pengar att betala för några nya investeringar alls, utan allting gick till avbetalningar på de gamla lånen. Det är väldigt viktigt att man har det klart för sig när man ger sig in i den här typen av lösningar.

Om det inte är en finansieringsmekanism, vad är då OPS för någonting som vi skulle kunna ha nytta av? Det vi resonerar väldigt mycket om i rapporten. Man ser allt fler forskningsrapporter om just hur man ska och kan göra OPS till ett sätt att förbättra samhällets användning av resurser. Det handlar framför allt om kostnadseffektiviteten, det vill säga att försöka få samma vägar, samma järnvägar för mindre pengar, mer järnvägar och vägar för samma mängd pengar eller vilken kombination man nu vill.

Det här är väldigt viktigt. Om man tittar i nationalräkenskaperna ser man att produktivitetsutvecklingen är svag inom bygg- och anläggningsbranschen under en följd av år – egentligen under de senaste 15–20 åren i de siffror som jag har tittat på – oavsett vilken delperiod man tittar på.

Vi har inte alls på samma sätt som i industrin inom den här delen av Sveriges ekonomi lyckats med att sänka kostnaderna. Därmed är det också kostsamt att bygga vägar och järnvägar. Kan vi göra något för att förändra den utvecklingen är det ett väldigt starkt argument för att man noggrant bör överväga att använda sig av offentlig-privat samarbete.

Det här är väldigt svårt att leda i bevis, men det fortsätter vi att jobba med att titta på. Den entreprenadform som används i dag, utförandeentreprenaden som jag beskrev inledningsvis, är i sig till sin struktur sådan att det innebär att det är svårt att ge utrymme för innovation och nytänkande i branschen.

Därmed är det där fokus ska ligga. Det är bara om ett privat företag eller konsortium tar över det och gör någonting annat än vad vi gör i dag som man kan tänka sig att det har en samhällsekonomisk nytta.

Jag talade också lite grann om funktionsentreprenader. Det är onekligen ett viktigt val att göra. Ska man gå vidare och utveckla detta via funktionsentreprenaden i stället för med OPS? Som jag sade finns skillnaden på finansieringssidan.

Det är otvivelaktigt så att staten skulle kunna gå ut och låna upp de pengar som det privata företaget, det privata näringslivet, i stället måste ordna fram. Staten är normalt sett en mycket bättre kreditrisk, det vill säga betalar en lägre ränta. Den privata upplåningen innebär i sig en merkostnad.

Samtidigt motsvaras denna merkostnad också av andra tjänster som man får. En av de tjänsterna är att privata företag som drar i gång en sådan apparat och behöver låna pengar går till bankerna. Bankerna säger: Det där var ju intressant, låt oss titta på det. Sedan gör de en ordentlig genomgång av hur planerna ser ut. Är det rimligt att tro att det här företaget, det här konsortiet, kommer att lyckas med sina intentioner som det skisserar? Om man inte tror det från finansierarnas sida kommer man knappast att låna ut några pengar.

Den kontrollen i sig gör att man får en extra granskning av rimligheten i planerna. Det är det ena argumentet.

Det andra argumentet är det som på utrikiska kallas för *commitment*. Det har egentligen i grunden att göra med de långa avtalsperioderna. Risken är alltid det avtal som vi skriver på i dag som ska gälla i 15, 20 kanske till och med 30 eller 40 år framåt i tiden. Det enda säkra vi vet om avtalet är att det kommer att inträffa saker under avtalsperioden som vi i dag inte har en aning om men som kan ha konsekvenser för förutsättningarna att genomföra det på ett rimligt sätt.

Vad som då händer den där dagen i framtiden är att man kanske måste sätta sig ned och omförhandla. Den privata koncessionären sitter med en fordran på staten som i sin tur motsvaras av ett lån från finansiärer. Förhandlingssituationen kommer att vara annorlunda än om hela den initiala skulden är slutförd och man bara sitter med en viss ersättning för drift och underhåll.

Den här tekniken för att knyta utföraren närmare till sitt åtagande är sannolikt en ganska viktig aspekt på OPS-konstruktionen.

Vi har med utgångspunkt i dessa resonemang försökt att skriva upp några saker som man kan tänka på när man ska utforma avtalen. Avtalsutformningen är väldigt viktig att göra på rätt sätt.

Det är självklart att det måste vara ekonomiskt lönsamma projekt. Annars lägger vi ned mer pengar än vad vi får tillbaka. Vi måste minimera livscykelkostnaderna. Vid långa avtal är det nödvändigt. Annars får man inte utföraren att tänka på balansen mellan höga investeringskostnader och låga framtida drift- och underhållskostnader eller vice versa.

Det behövs konkurrens under upphandlingsfasen. Det är som vid alla andra upphandlingar. Man måste ha konkurrens. Annars är alltid risken att man får ett företag som inte håller nere sina kostnader för att bygga projektet.

Man måste när man utformar förfrågningsunderlaget ordentligt specificera kvalitetsdimensionerna i det projekt som man vill ha utfört. Annars är det en risk att man får en väg som inte har speciellt bra kvalitet och som det inte är bekvämt att köra på.

Risikfördelning talar man mycket om. Det är ett svårt kapitel. Det kräver ordentliga analyser. Det innebär framför allt att det är svårt att använda exakt samma mall för alla projekt. Olika projekt kan vara förenade med olika risker. Det måste man tänka igenom ordentligt.

Det finns också en diskussion om att projekten bör vara stora därför att det kostar lite grann mer att upphandla och genomföra OPS-projekt än de vanliga projekten. Det är vi lite grann kluvna inför. Det kan nog lika mycket vara fråga om en inlärningsprocess.

Det tar några projekt. Sedan kanske kostnaderna för själva processen ändå kommer att komma ned. Man måste tänka på att uppmuntra det som jag var inne på, det vill säga innovation. Man måste fokusera på den tjänst man vill ha och inte hur vägen eller järnvägen ska byggas.

Så till frågan om beställarkompetens. Många av de utvärderingar som har gjorts av projekt som har misslyckats pekar på att det beror på ett väldigt

dåligt hemarbete innan beställaren gick ut och specificerade vad man ville ha. Man måste ha mycket kunskap på beställarsidan inte minst med tanke på att vi nu talar om företag och banker som bollar med miljoner och miljarder i de beslut man fattar. De har mycket kompetens fokuserad på att göra de här jobben. Då måste också beställaren möta upp med motsvarande kunskande.

Självklart sker alldeles för få utvärderingar. Jag började med att konstatera att man har utvärderat förvånansvärt få av projekten.

Vi har resonerat om den konstitutionella sidan. Vi har en medförfattare och en bilaga med statsvetare som har diskuterat den delen. Vi har gjort några konstateranden som går ut på att behovet av demokratisk styrning och transparens innebär att riksdagen bör ta ställning till den typen av frågor.

Självklart handlar det om de grejer som jag har gått igenom. Jag vill bara poängtera några saker här. Ska ett OPS-projekt vara ett av de projekt som ligger i investeringsplanen – det beslutet är redan fattat i dag – eller ska det tas in utifrån?

Om man gör det ena eller det andra, ska det innebära att det är helt nya pengar, eller är det pengar som annars hade tagits via anslaget och gått till något projekt? Den här typen av överväganden måste väldigt tydligt framgå i beslutsunderlaget för riksdagen enligt vår bedömning.

Det gäller inte minst att titta på vilka konsekvenser det får för utgiftstak och de budgetmål som finns som riksdagen ställt upp för den generella budgetpolitiken. Man måste på ett transparent sätt redovisa konsekvenser för framtida avbetalning.

Lokal eller regional medfinansiering är en fråga som är het i den svenska debatten. Det finns för- och nackdelar. Vi vet att regioner som normalt sett i huvudsak inte betalar för infrastruktur samtidigt som de har nytta av den angelägna att få de grejerna byggda. Det ligger i sakens natur med det system som vi har i Sverige.

Att få dem med på vagnen innebär onekligen att man besinnar sig och tänker igenom lite grann mer vad det är man vill ha gjort för någonting. Samtidigt är risken att lokala och regionala intressen trycker igenom projekt som inte är samhällsekonomiskt lönsamma. Då har vi inte vunnit så mycket i slutändan.

Vi tycker att det är rimligt att man gentemot riksdagen och beslutsfattarna redovisar kostnadseffektivitet. Vad räknar vi med i förhand att det skulle ha kostat om vi genomfört det på traditionellt sätt respektive om vi gör det som ett OPS?

Det är en jättesvår materia. Det är svåra gissningar att göra. Men om man å andra sidan inte gör en gissning har man inte ens en utgångspunkt för debatten. Man måste också redovisa risker.

Slutsatsen är att detta inte är ett sätt att fixa till nya pengar på ett bra och enkelt sätt. Men rätt utformat skapar man en potential för effektivitetsförbättringar, och det är viktigt för precis den här branschen.

Ordföranden: Vi tackar Jan-Eric Nilsson så mycket för den introduktionen till offentlig-privat samverkan, OPS, med en applåd.

Innan ledamöterna får ställa en fråga per ledamot ska vi lyssna till generaldirektören på Ekonomistyrningsverket Yvonne Gustafsson som ska ge sin syn på vilka fördelar och nackdelar det finns med olika investeringsformer. Varsågod.

Yvonne Gustafsson: Tack så mycket, och tack för att vi har fått inbjudan att komma hit och berätta om hur vi på ESV ser på frågorna och det vi tycker är viktigt i sammanhanget. Jag har också två medarbetare med mig – Margareta Nöjd och Ingemar Eriksson – som också är beredda att svara på frågor sedan efteråt.

När vi ser på denna problematik från ESV:s sida är det utifrån perspektiven hur det påverkar statsmakternas styrning när det gäller investeringar i transportsektorn och vilka statsfinansiella konsekvenser det blir av systemet. Det är utifrån det jag i huvudsak kommer att tala.

Jag kommer att lägga upp det så att jag först kommer att gå igenom de statsfinansiella effekterna och styrningseffekter av de olika finansieringsmodellerna som vi diskuterar här.

Det är finansiering via anslag, en vanlig finansieringsmodell. Lån i Riksgälden är heller inte någon ovanlig finansieringsmodell. Jag tänkte också tala lite grann om den. Sedan har vi OPS. Jag tänkte därefter avsluta med några korta slutsatser och reflexioner kring detta.

Vad är det som är viktigt i OPS när man funderar på det ur styrningsperspektiv och statsfinansiellt perspektiv? Det är några saker som är särskilt viktiga här och som ni kommer att se att jag återkommer till sedan.

Det första är att OPS innebär att man sluter ett privaträttsligt avtal. Det andra är att det är ett avtal som sträcker sig under väldigt lång tid, kanske 20–30 år. Det tredje är att projektbolaget svarar med att ta upp ett lån eller har hjälp av eget kapital för att finansiera själva investeringen.

Staten betalar en årlig ersättning till projektbolaget för den tjänst som projektbolaget tillhandahåller när anläggningen är godkänd och klar och kan tas i drift. Det innebär att statsbudgeten och statsskulden inte påverkas förrän det är dags att betala den årliga avsättningen.

Det finns också ett alternativ. Det är att anläggningen och kapitalkostnaderna betalas helt eller delvis med brukaravgifter. Om de gör det blir det naturligtvis en mindre budgetbelastning. De redovisas också mot statsbudgeten. Betalas de helt med brukaravgifter blir det ingen budgetbelastning alls, givet att allting går väl.

Vi kan då titta på de olika alternativ som jag nämnde. Det första är finansiering med anslag. Det är det normala, att alla infrastrukturinvesteringar finansieras över statsbudget med anslag. Det är också det finansieringssätt som anges i budgetlagen, 22 §, där det sägs att andra tillgångar än sådana som används i statens verksamhet ska finansieras med anslag. Sedan finns det ytterligare en paragraf i budgetlagen, 23 §, som säger att riksdagen kan beslu-

ta att finansiering kan ske på annat sätt än med anslag. Jag återkommer strax till det. Det har riksdagen också gjort vid en del tillfällen.

När det gäller finansiering med anslag är det som gäller att hela investeringsutgiften redovisas direkt mot anslag och tar därmed i anspråk utrymme under utgiftstaket och påverkar också direkt budgetsaldo och lånebehov.

Det andra alternativet är lån i Riksgälden. Det är alltså de beslut som riksdagen fattar med hjälp av 23 § i budgetlagen. Det har man gjort till exempel när det gäller Botniabanan och Södra länken, där den typen av beslut har fattats.

I stället för investeringsutgiften är det alltså räntor och amorteringar under lånets återbetalningstid, alltså kapitalkostnader, som tar anslagsutrymme och utrymme från utgiftstaket. Investeringsutgiften påverkar statsbudgetens saldo och lånebehov, och sedan påverkar kapitalkostnaden anslag och utrymme under utgiftstaket. Men kapitalkostnaden påverkar inte budgetsaldot, utan den betalningen går direkt till Riksgälden. Så ser det ut i redovisningen.

Det tredje alternativet är lån på marknaden, offentlig-privat samverkan. Det innebär, precis som när man tar lån i Riksgälden, att ianspråktagande av anslag och utrymme under utgiftstaket skjuts upp och fördelas under en längre period. I båda fallen köper man anslagsutrymme och utrymme under utgiftstaket i närtid till priset av att man använder det här utrymmet längre fram i tiden.

Investeringsutgiften påverkar inte alls statsbudgeten och påverkar inte statsskulden – den tas upp på marknaden eller med eget kapital som bolaget har.

Den ersättning som ska betalas till projektbolaget, som ska täcka kostnader för räntor och amorteringar, drift och underhåll och förmodligen också en vinst som bolaget ska ha, redovisas mot anslag, tar i anspråk utrymme under utgiftstaket och påverkar budgetsaldot.

Om det sedan blir avgiftsinkomster som går till staten påverkar de naturligtvis också statsbudgeten, och de redovisas på vanligt sätt mot anslag.

Vad kan man då säga om detta utifrån det perspektiv som vi har att fundera omkring? För det första är det att inget av de här alternativen, vad vi kan se, strider mot budgetlagen. Budgetlagen har en huvudregel som innebär att man finansierar den här typen av investeringar med anslag, men det finns en möjlighet för riksdagen att fatta beslut om annan typ av finansiering av investeringarna.

För det andra intecknar OPS utrymme för framtiden. Det innebär att det framtida handlingsutrymmet för riksdagen blir begränsat. Det är också viktigt att säga att de avtal som det handlar om är privaträttsliga avtal. Det innebär att det inte är möjligt för riksdagen att fatta beslut om de här avgifterna, utan de måste naturligtvis betalas i enlighet med det avtal som projektbolaget har slutit med motparten.

Vidare är det klart att ju fler finansieringslösningar man väljer för infrastrukturinvesteringar, desto svårare blir det att överblicka dem. Det är också väldigt långsiktiga åtaganden som det handlar om – 20–30 år, som jag nämn-

de — vilket heller inte förenklar just överblicken och vilka åtaganden som staten har. Det är också rätt vanligt med omförhandlingar, såvitt vi har förstått, vilket också kan innebära att man vid ingången av avtalet inte riktigt vet hur det faktiskt blir i slutändan om det nu skulle bli fråga om omförhandlingar som leder till någonting annat.

Det ger möjlighet att omfördela över tid. Det är det som är lite poängen med detta. Man kan tänka sig att det i ett läge när man står inför väldigt stora investeringar och en investeringspuckel kan vara en aspekt i sammanhanget att det finns möjlighet att fördela investeringsutrymmet över tid och jämna ut det på ett sätt. I ett sådant läge, när det finns en investeringspuckel och investeringsbehovet kommer att gå ned till en lägre nivå igen, kanske det här kan vara någonting att fundera över.

Statens åtagande till ett projektbolag redovisas inte. Så är det verkligen. Det här är, tycker jag, en ganska viktig fråga. Det här åtagandet syns egentligen inte någonstans i statens redovisning. Det syns förmodligen i ett avtal, i det avtal som myndigheten har med projektbolaget, men det syns inte i statsbudgeten och inte heller i nationalräkenskaperna. Det är väl en fråga att fundera över, i den mån som det här blir mer vanligt förekommande, hur det här åtagandet ska synliggöras och tydliggöras.

Det finns risk för att åtagandet tränger ut annan infrastruktur. Det har att göra med att det här är ett privaträttsligt avtal. I andra fall, när riksdagen har fattat beslut om investeringar via anslag eller lån i Riksgälden, kan riksdagen mycket väl fatta beslut om lägre anslag för drift och underhåll av vägar om det skulle visa sig att resurserna blir knappare av någon anledning. Men i det här fallet har man ett privaträttsligt avtal, och det går inte att fatta något annat beslut, utan pengarna ska naturligtvis betalas ut. Det innebär att det riskerar att tränga undan andra utgifter som man kan ha, både när det gäller drift och underhåll och när det gäller andra investeringsutgifter.

Avslutningsvis: Blir det här billigare, eller hur är det? Det är det som är frågan. Det är väl också det som lyfts fram som det kanske viktigaste argumentet, att det här är ett effektivare sätt att bedriva infrastruktur, och därmed blir det en kostnadsbesparing i slutändan.

Det där beror på ett antal saker. En faktor är att det är förhållandevis stora transaktionskostnader i det här systemet. Det är ett komplicerat och, som jag nämnde, mycket långt avtal som ska slutas som kräver mycket resurser att förhandla fram. Transaktionskostnaderna i systemet är stora.

Det förekommer också omförhandlingar av avtalen, och det i sig innebär att man kanske inte riktigt från början vet var de kommer att sluta. Omförhandlingar brukar normalt kanske inte vara till fördel för staten, utan de kan leda till högre kostnader.

Det handlar om att upplåningskostnaderna är dyrare i det här systemet än om staten lånar upp via Riksgälden. Den upplåningskostnaden ska då kompenseras med att systemet i sig ger effektivitetsvinster. Det är det som är tanken. Men upplåningskostnaderna är högre i det här systemet.

Hur väl utnyttjar man då den konkurrens, den konkurrenssituation, som det här systemet kan innebära, och hur väl kan man pressa kostnaderna och höja effektiviteten i de enskilda projekten? Då kan vi säga att om den effektivitetsvinst som man ser framför sig i huvudsak är knuten till det som kallas funktionsentreprenad, som Jan-Eric Nilsson definierade här tidigare, kan man mycket väl använda den metoden oavsett finansieringsform. Den kan man naturligtvis också använda om man finansierar med anslag eller lån i Riksgälden.

Svaret på frågan här är just det där frågetecknet eller ett öppet svar. Det beror på. Än så länge har vi väldigt lite empiri – vi kan inte med hjälp av empiri säga hur det blir. Frågesvaret får nog stå här som ett Ö framöver ett tag till.

Ordföranden: Tack så mycket, Yvonne Gustafsson.

Ja, det beror på. Och nu är det upp till ledamöterna att ställa frågor, inte bara till er som har talat nu utan även till andra representanter från olika myndigheter, verk och organisationer som finns här i salen. Jag uppmanar ledamöterna att ställa en fråga och rikta frågan till den som man vill ska svara. Det är alltså en fråga per ledamot. Så brukar vi göra.

Jag vill inledningsvis tacka föredragshållarna för utmärkta föredrag. Vi har fått en god inblick i vad det här handlar om.

Lars Mejern Larsson (s): En viktig förutsättning för att uppnå de förväntade vinsterna med funktionsupphandling eller OPS är att ge entreprenören en viss frihet att utföra projektet. Min fråga till Jan-Eric Nilsson är: Hur stämmer en sådan frihet överens med våra regler i miljöbalken, plan- och bygglagen och andra lagar som reglerar byggandet av väg och järnväg? Är det i praktiken möjligt att ge entreprenören en sådan frihet att man kan nå den förväntade effektiviseringen?

Jan-Eric Nilsson: Det korta svaret är ja. Medvetenheten om hur man ska hantera den typen av frågor håller på att växa fram. Just kombinationen av en offentlig upphandling och hur den kan användas med den här typen av syften – det är både forskning och i praktiken en utveckling som sker. Min bedömning är positiv. Vi har i den här rapporten en bilaga där det framgår hur man i Finland har löst en del sådana ganska svåra knäckfrågor, så det finns till och med exempel på det.

Sten Nordin (m): När det gäller de direkta ekonomiska vinsterna med OPS tror jag att det blir alltmer samstämmigt att det krävs att andra finansiärer och andra, friska pengar kommer in i systemet. Jan-Eric Nilsson nämnde brukaravgifter och annat. Jag skulle vilja fråga Jan-Eric Nilsson när det gäller konkurrensfrågan, för det är väl en av nycklarna när det gäller OPS, som jag ser det: Vad säger era studier, om man tittar på Norge och andra närliggande exempel? Har man lyckats öka konkurrensen när det gäller entreprenaderna?

Jan-Eric Nilsson: Man har inte lyckats öka konkurrensen. Vi kan konstatera att jämfört med andra, någorlunda likvärdiga projekt – det är lite svårt, för det här är normalt sett väldigt stora projekt; vad är då likvärdigt? – minskar snarare konkurrensen något när man övergår till OPS.

Man kanske kan turnera frågan genom att ställa frågan om konkurrensen är tillräcklig. Ofta ser man att det finns åtminstone tre anbudsgivare och inte sällan fler än så. Det räcker, tror vi, trots allt ganska långt när det gäller den här typen av väldigt speciella projekt, där man ändå inte har anledning att förvänta sig mer eller ett väldigt stort antal anbudsgivare.

Sven Bergström (c): Tack för bra föredragningar! De bekräftar väl i princip det vi har anat och vetat sedan tidigare i all huvudsak.

Jag skulle vilja rikta en fråga till Yvonne Gustafsson, om hon för ett ögonblick sätter sig på den här sidan, i våra stolar. Vi ser att det finns väldigt stora behov, att det är ett eftersatt underhåll både på väg- och på järnvägssidan sedan många år tillbaka. Vi behöver verkligen satsa mer nu, under en tid åtminstone, för att ta igen och bygga bort flaskhalsar i systemen.

Vad skulle hon då rekommendera att vi gör för att kunna, under en tid åtminstone, satsa mer resurser från statsmakterna på järnvägar och vägar? Om nu inte OPS är manna från himlen – det har vi befarat – vad gör vi då? Finns det något annat trick att öka pengamängden och resurserna för att ta igen de stora behov som vi kan se?

Yvonne Gustafsson: Det är naturligtvis i hög grad en politisk fråga som ställs. Vad det handlar om, tycker jag, är att göra omprioriteringar inom den ram som finns i budgeten för att hitta utrymme för investeringar.

Jag kan passa på att säga att vi har ett väldigt gott läge i statens finanser just nu, men enligt min uppfattning är det bara exakt precis så som det bör vara just nu. Vi har en väldigt god konjunktur. Statsbudgeten är relativt konjunkturkänslig, och det innebär att vi får väldigt stora inkomster till statsbudgeten. Vi har dessutom en förhållandevis långsam ökning av de stora utgiftsposterna när det gäller sjukförsäkring och arbetsmarknadsområdet.

Jag menar att det är precis så som det ska se ut i statsbudgeten nu. Jag skulle inte vilja uppmana till att använda de konjunkturresurser som vi nu ser. Jag tror att det handlar om att göra omprioriteringar i budgeten. Det skulle vara mitt svar på frågan.

Christer Winbäck (fp): Tack för föredragningarna! De väcker ganska många frågor, men vi har ju fått order att bara ställa en fråga var. Jag vill ändå göra två korta kommentarer till Yvonne Gustafssons föredragning.

Yvonne problematiserar det här att man intecknar ett utrymme för framtiden men glömmer att en av anledningarna till att vi satsar på infrastruktur är att få tillväxt och annat, och möjligtvis kan vi tro att tillväxtutrymmet blir större än det utrymme vi intecknar.

Den andra kommentaren är att 25–30 år kan vara svårt att överblicka i OPS-projekt. Ja, jag tror också att det ibland kan vara svårt för Vägverket att överblicka 25–30 år på vägar, när trafikströmmar ändras och vägar slits.

Jag vill ställa frågan till Jan-Eric Nilsson. Han säger att man inte har kunnat visa kostnadsbesparingar men säger också att få utvärderingar har gjorts. Då kanske man inte heller har bevisat motsatsen. En av de saker som hävdades var att man får en bättre projektstyrning, alltså att projekten kommer i tid, och färre kostnadsöverskridanden. Det ser jag som två väldigt stora vinster, bara det, om de hänförs till OPS-projekten som sådana.

Men OPS handlar inte bara om att anlägga vägar. OPS kan också handla om att driva vägar på sikt och att få en kombination av dessa. Jag känner att vi fick väldigt lite belyst hur partnerskap och livscykelperspektiv skulle kunna se ut på en större satsning. Jag skulle hellre vilja ha en kommentar om hur man ser eventuella vinster över tid, några decennier framåt i tiden.

Jan-Eric Nilsson: Det som kan komma att ske är att de inte vet vad det är. Det ligger i sakens natur när det gäller innovationer. Det som kan komma att ske är att den som tar hand om en väg eller en järnväg och vet att man sitter med det där i många år tvingar sig själv, eller försätter sig i en situation, att fundera ordentligt vad man kan göra i dag för att spara på kostnader i framtiden, eller omvänt att man gärna kör billigare i dag. I ett finskt projekt verkade det vara så att Skanska, som genomförde det, sparade på investeringskostnaden jämfört med vad finnarna trodde och var beredd att ta en högre reinvestering tio år framåt i tiden.

Exakt vad som kommer att ske vet vi inte, men det är den typen av balansgång, den typen av nytt tänkande, som man vill öppna dörren för, att hitta ett nytt sätt att bygga en bro, att lösa ett problem med en sankmark som man ska bygga sig igenom eller vad det nu är.

Annelie Enochson (kd): Det bästa med OPS är tidsvinsten; det är den största vinsten. Det innebär att man kan öppna och bruka säkrare vägar tidigare än vid annan upphandling. Det innebär också att liv kan sparas, i och med att vägarna blir säkrare. I er rapport hittade jag ingenting om detta, så jag undrar: Finns det någon forskning på detta? Vad säger ni om den? Det kan även räknas till samhällsekonomin.

Sedan har jag bara en liten undring – ingen fråga, fru ordförande. Det är det här med kontraktsprocessen. Det ställer ganska stora krav på beställaren att kunna klara av detta. Då är min undring: Har vi den kompetensen i Sverige i dag?

Jan-Eric Nilsson: Olycksriskerna, återigen: I ett av de finska kontrakt som vi har tittat på ser vi väldigt tydligt hur man i avtalet har skrivit in hur man vill hantera olyckor och olycksrisker. Givetvis är det så att om en väg eller en järnväg blir färdig tidigare än vad den annars skulle ha blivit minskar man

risken för olyckor på den gamla vägen och järnvägen. Där finns det definitivt en risk.

Dilemmat är att vi har väldigt bra vägar och järnvägar redan i dag, så jag tror inte att vi ska förvänta oss att de stora vinsterna ligger på just den punkten när det gäller den här typen av konstruktioner.

Peter Pedersen (v): Det var bra föredragningar. Jag skulle bara vilja fråga så här. Den frustration vi märker i de här sammanhangen handlar ofta om att man tycker att det tar för lång tid att färdigställa en väg eller en järnväg. Det har väldigt mycket att göra med att vi har anslagsfinansiering, alltså att det ska finansieras varje år under tak. Det gör att i stället för att det tar två år att bygga en väg eller en järnväg får man sträcka ut det till fyra eller fem år. Då kommer man på att man måste lösa problemet genom att tillåta annan finansiering, OPS.

Vore det inte en lämpligare metod att i ökad omfattning tillåta lånefinansiering? Det skulle kunna göra att man uppnådde samma effektivitetsvinster ihop med funktionsupphandlingarna, det som kallas OPS.

OPS har förut kallats PPP. Jag skulle vilja kalla det IMF. Då tänker ni på något speciellt, men jag tänker på ideologiskt motiverad finansiering. Det känns på något vis som om Volvos pengar, SCA:s pengar eller Stora Ensos pengar rimligtvis gör mer nytta i den produktion man vanligtvis ägnar sig åt, att man ska bygga väg eller järnväg fram till sin fabrik.

Min fråga är: Finns det någon beräkning på alternativkostnaden? Var gör olika pengar mest nytta? Jag kan rikta den frågan till Yvonne Gustafsson.

Yvonne Gustafsson: Hur var den sista frågan?

Peter Pedersen (v): Ja, alternativkostnaden. Privatkapitalet brukar vilja få avkastning på sina pengar, och då är frågan: Ska de i huvudsak använda sitt kapital till sin basverksamhet i produktionen, eller ska de få mer avkastning på sina pengar genom att satsa på väg och järnväg? Vad kostar det i så fall oss skattebetalare, om de ska tjäna mer pengar på att bygga väg och järnväg?

Yvonne Gustafsson: Man kan ju mycket väl lånefinansiera infrastrukturinvesteringar i dag. Det fattar riksdagen beslut om, och då tar man upp lån via Riksgälden i dag. Om alternativet skulle vara att staten gick ut och lånade på marknaden, är det vad du tänker på, eller?

Peter Pedersen (v): Underförstått menar jag att jag tycker att de som ägnar sig åt industriell verksamhet i huvudsak ska använda sina pengar till den verksamheten och låta någon annan sköta infrastruktur. Om man då säger att de ska satsa pengar där i stället måste det finnas en vinst någonstans. Kapitalet brukar inte ge bort pengar av välgörenhet, utan någonstans vill de tjäna pengar. Då är frågan: Kan det vinstbehovet leda till att vi får en ökad kostnad i

slutändan efter 40 års produktion och användandet av en väg och en järnväg? Det är det som är huvudpöängen i min fråga.

Yvonne Gustafsson: Okej. Tanken med OPS är att det systemet i sig ska leda till effektiviseringar. Den effektiviseringen ska då bland annat kunna betala vinsten. Det är klart att det finns ett vinstintresse från projektbolagets sida i detta också. Hela tanken är att upphandlingsmodellen och genomförandet av projektet ska bli billigare än det system som vi har i dag och att det naturligtvis också ska generera en vinst. Annars finns inte intresset från projektbolaget att genomföra det. Man får väl utgå från att det är på det sättet.

Per Bolund (mp): Jag vill tacka Jan-Eric Nilsson för en väldigt intressant studie från VTI. Jag tycker att det är väldigt intressant att kunna se i studien att man inte har några besparingar – i alla fall i de projekt som vi har studerat – av OPS och att man inte heller då får något verkligt utrymme på lång sikt för investeringar. Det har ju traditionellt varit de två starkaste argumenten för OPS, åtminstone i politiken.

Samtidigt kan vi se att det finns stora brister med dagens upphandlingssystem. Vi har både budget- och tidsöverskridanden ganska ofta. Då är frågan: Har ni studerat alternativa upphandlingssystem med anslagsfinansiering, till exempel funktionsentreprenad, jämfört dem med OPS och sett hur de förhåller sig när det gäller just tidhållning och budgetöverskridanden?

Jan-Eric Nilsson: Det enklare svaret är att det inte finns några sådana projekt genomförda i realiteten. Det här är en tankekonstruktion som används av Världsbanken när det gäller mycket drift och underhåll i utvecklingsländer, och erfarenheterna är inte riktigt överförbara. Det finns inga sådana utvärderingar. Dilemmat ligger i det som jag var inne på – det gäller egentligen föregående fråga också – alltså: Hur får man den som bygger någonting i dag att stå för sitt åtagande 15–20 år i framtiden? Det är det som är den ”trickiga” saken med de här långa avtalen.

Marie Nordén (s): Jag har egentligen två frågor, en kort till Yvonne Gustafsson.

Ordföranden: En fråga!

Marie Nordén (s): Då har jag en kommentar till Yvonne Gustafsson. Vi hade en diskussion om var man ska låna pengar, och då kom genast tanken, som Yvonne nämnde, att ett alternativ skulle kunna vara att låna från Riksgälden, där vi oftast har lägre ränta och själva kan bestämma amorteringstakten. På så sätt kan vi också ha en funktionsupphandling.

Jag har en fråga till Jan-Eric Nilsson. Det finns en kritisk rapport, som ni nämner i er rapport, där man konstaterar att OPS leder till en förlust av nytta

för staten och en omfördelning från skattebetalarna till företagarna. Även i Norge har forskare konstaterat att det här är en fördyring för staten.

Då undrar jag: Har man kommit fram till samma slutsats i Finland? Innebär det här att man fortsätter att starta nya projekt i våra grannländer och även i övriga länder? Hur ser utvecklingen ut på OPS-området?

Jan-Eric Nilsson: Från Finland finns det ingen utvärdering. Från Norge är huvudslutsatsen nog ändå ett positivt förhållningssätt från Transportekonomisk Institut, som har gjort utvärderingen.

Det är viktigt att komma ihåg, när vi pratar om kostnader och kostnadsbesparingar, att vi inte kan konstatera någonting. Det hänger lite grann samman med den kommersiella hemligheten som ligger i den här typen av upphandlingar. Vi vet att staten betalar 1 miljard kronor: Hur mycket kostade det för företaget att genomföra det här? Företaget kanske har tjänat en våldsam massa pengar. Då är det någon nytta för samhället i alla fall, även om pengarna i första ledet stannar hos företagen i deras vinster. Om man genomför fler sådana projekt och det blir tillräckligt mycket konkurrens kanske man får ned kostnaderna.

Ordet ”kanske” är viktigt – beviljas inte. Det är bara att konstatera, som jag sade, att det finns få systematiska uppföljningar. Det finns definitivt inga belägg för kostnadsfördyringar, men det finns inga belägg för att det har blivit billigare. Det är en potential som vi pratar om hela tiden.

Jan-Evert Rådström (m): Jag ställer min fråga till Jan-Eric Nilsson.

Vi kan höra att det är alldeles för lite forskning på det här området, att det inte går att få några säkra slutsatser om effektiviseringsvinster fullt ut, vilka effekter det ger om projekten blir färdiga tidigare och så vidare. Då kommer man ändå till en kanske mer filosofisk undran: Hur ska vi få de svaren, om OPS är bra för vårt land? En direkt fråga är då: Vore det en möjlighet att försöka med några projekt eller något projekt i praktiken i vårt land, eller ska vi försöka få lösningen genom fortsatt forskning?

Jan-Eric Nilsson: Du ställer den fråga som du själv måste svara på som riksdagsman. Det är lätt för mig som forskare att säga det. Vi har en erfarenhet av att göra den typen av empirisk forskning som just är att man tittar på nya tillvägagångssätt och jämför dem med traditionella. För min del vore det som att få en leksakslåda. Det vore jättekul.

Men vi kan konstatera att det norska parlamentet, Stortinget, beslutade om just det som du antydde med din fråga, nämligen att man ska genomföra tre projekt för att se vad det innebär.

Jag vet inte om någon från det svenska Finansdepartementet är här i dag, men inom parentes kan jag säga att detta gjordes i Norge mot Finansdepartementets direkta vilja. Samma sak var det i Finland, om jag har förstått det rätt. Man har alltså haft en vilja att titta lite närmare på detta och då givetvis blandat in folk som kan göra utvärderingar. Det är nämligen inte självklart hur

man faktiskt ska följa upp detta. Men riggar man allt från början ska det vara rimligt möjligt att göra sådana utvärderingar.

Ordföranden: Vi har representanter från Finansdepartementet här, men det är svårt att svara på detta.

Sven Bergström (c): Det var delvis det som man snuddade vid här senast. Om det som ni har redovisat stämmer, vilket jag tror att det gör, varför är det då så att Finland, Norge och England har prövat detta och tenderar att fortsätta pröva det, om jag har förstått det rätt? Är det ett smidigt sätt att momentant vältra över kostnader på bilister och trafikanter och vinna tid och slippa det som Yvonne Gustafsson var inne på, nämligen att göra de håra omprioriteringar som vi politiker inte alltid är så duktiga på? Är det så man kan sammanfatta det hela?

Det är klart att det är frestande för oss som ser de stora behov som finns att ändå gå in i detta och åtminstone, som Jan-Evert Rådström var inne på, göra två, tre eller fyra projekt både på väg- och på järnvägssidan för att få svenska erfarenheter av det. Jag har inte uppfattat att någon direkt avråder från det.

Men kan man säga något om varför Finland, England, Norge och kanske ytterligare några länder ändå kör denna modell?

Jan-Eric Nilsson som har gjort rapporten kanske kan svara på det.

Jan-Eric Nilsson: När det gäller forskning och vad som görs runt om i världen har jag svårt att se att man inom rimlig tid ska lära sig så väldigt mycket mer av det enkla skälet att det tydligen är en dålig utvärderingskultur inte bara i Sverige utan också i många andra länder. Ska man lära sig någonting måste man lägga ned en massa tid och gräva i register och så vidare. Jag tror därför inte att det är någon väg att gå, att man ska hoppas få belägg inom överskådlig tid från andra länder. Man får prova själv.

Nina Larsson (fp): Jag har en fundering kring en del av det som Yvonne Gustafsson berörde, nämligen att delar av OPS skulle tränga undan annan infrastruktur. Du tog som exempel att man skulle ha möjlighet att minska den del som går till drift och underhåll och på så sätt få handlingsutrymme över till annat. Är det inte en falsk form av handlingsutrymme? Drift och underhåll pockar ju på så småningom. Och som vi hörde Sven Bergström nämna här märker vi så småningom av underlåtenhet i fråga om det, och då blir i sin tur handlingsutrymmet än mindre i slutändan. Då kanske detta i själva verket är något väldigt bra, alltså att man verkligen ser detta och har ett långsiktigt tänkande just på drift och underhåll. Jag undrar om du har någon kommentar om det?

Yvonne Gustafsson: Det som vi ser som en risk i fråga om OPS gäller det åtagande eller det avtal som man sluter med projektbolaget och som innebär att man ska betala en viss ersättning varje år. Den ersättningen redovisas mot

statsbudgeten, och den tar utrymme under utgiftstaket och påverkar budgeten och så vidare. Den är definitiv och absolut. Den går egentligen inte att förändra.

Jag menade att den kommer att ligga där som så att säga en skiva under ett stort antal år, 20–30 år. Det innebär att detta utrymme inte kan användas till någonting annat. Det finns egentligen inte heller några förutsättningar för riksdagen att fatta beslut om att ändra det, utan det är ett privaträttsligt avtal, och den avgiften måste betalas.

Skulle någonting hända, att resurserna blir knappare eller att det finns behov av att spara i statsbudgeten, också på ett sådant här anslag, innebär det att detta ligger still så att säga som en skiva. Då får man kanske dra ned på drift och underhåll av andra vägar som har finansierats på något annat sätt eller skjuta på investeringar som man hade tänkt göra.

Det är på det sättet jag menar att det riskerar att tränga undan resurser för andra investeringar.

Ingemar Vänerlöv (kd): Jag har först en liten undring som kanske är av mer retorisk karaktär. Det sades här tidigare, jag tror att det var Jan-Eric Nilsson som sade det, att OPS bör föregås av riksdagsbehandling. Vi hörde också att det enligt lagarna är helt okej att göra OPS-upphandlingar. På vilket sätt ska detta föregås av riksdagsbehandling? Vi vet att riksdagsbehandlingar kan ta lång tid.

Men det skulle vara intressant om någon händelsevis kan tänka sig hur det skulle gå till. Givetvis är det vi riksdagsledamöter själva som behöver ha svaret. Vi får kanske ha något seminarium i så fall.

Jag har svårt att tänka mig att riksdagen ska överpröva det som man kommer fram till i upphandlingar och så vidare.

Jag har en annan fråga. Jan-Eric Nilsson sade: Bygg bara samhällsekonomiska projekt. Det verkar väl väldigt vettigt.

Jag var i kontakt med Vänerregionens näringslivsråd för någon vecka sedan. Där fick jag höra att man väldigt hårt driver frågan om elektrifiering av sträckningen Nykroppa–Kristinehamn. I dag är det diesellok på den sträckan. Om den sträckan blir elektrifierad skulle det betyda väldigt mycket för järnvägs gods som kommer norrifrån och ska till hamnen i Kristinehamn. Nu får man ta omvägen över Hallsberg. Dessutom är det mindre mängder som kan gå på sträckan nu. Man sade att detta förmodligen kommer att bli det första OPS-projektet för järnvägens del. Jag är inte så hemma på tekniska termer men man använde en nettonuvärdeskvot som var hela 5,0. Det anses vara väldigt mycket.

När det gäller OPS bör man bara bygga samhällsekonomiska projekt. Skulle det då vara lämpligt att arbeta fram någon speciell standard för denna typ av beräkningar för att kunna jämföra hur samhällsekonomiskt något är, om det är mer eller mindre samhällsekonomiskt?

Yvonne Gustafsson: När det gäller den första frågan om riksdagens beslutsfattande vill jag bara säga att riksdagen i ett sådant fall måste ge ett bemyndigande till att något kan finansieras på ett annat sätt, alltså genom att använda 23 § i budgetlagen. Jag menar att ett riksdagsbeslut krävs när man väljer en sådan finansieringsmodell.

När det gäller den andra frågan finns det sådana kalkyler, säger min medarbetare. Jag tror att han får utveckla det lite grann. Men det görs regelmässigt.

Ingemar Eriksson: Nettonuvärdesberäkningar ingår i den reguljära planeringsmodell som används som underlag för beslut om investeringar i vägar och järnvägar. Så det finns redan sådana.

Jan-Eric Nilsson: Jag vill göra en komplettering. Det finns väldigt bra metoder för att göra den typen av kalkyler. Det är lätt att göra, skulle jag vilja påstå, som ett beslutsunderlag.

Jag vill också göra en reflexion om det andra. Arlandabanan föregicks av en väldigt väl riggad process där riksdagens deltagande var inplanerat från början. Och innan man formellt kunde skriva på fanns det ett riksdagsbeslut. Hela den processen var välutformad från början.

Peter Pedersen (v): Vi kan konstatera att vi behöver lösa en rad viktiga problem inom infrastrukturen. Det finns så att säga en glidning här om att man kanske inte kan använda bara direktavskrivning utan att man måste ha en viss lånefinansiering. Då är min fråga: De eventuella fördelar som man ser hos OPS-systemet – kan man inte uppnå dem lika väl genom funktionsupphandling? Kan man inte ställa samma krav även på privata entreprenörer som är inne i en sådan och få samma effektivitetsvinster och så vidare som vid en OPS-lösning? Vad är den kvalitativa fördelen med att använda det eller det andra systemet? Jag har inte riktigt förstått det. Vad är den stora skillnaden, förutom vem det är som står för kapitalet?

Jan-Eric Nilsson: Svaret är att de antagligen inte är likvärdiga. Det hänger samman med att vi har att göra med vinstmaximerande företag. Risken är hela tiden att skattebetalarna efter några år är tvungna att sopa upp resterna efter en dålig konstruktion som är dålig därför att man inte har riggat avtalet och knutit utföraren till sitt åtagande på ett ordentligt sätt från början.

Jag vill markera att det troligen är på det sättet. Detta är en jättesvår materia. Men återigen, som du var inne på tidigare, är detta företag som vill tjäna mycket pengar och som lägger ned mycket kraft på detta. Då måste staten på något sätt kunna knyta fast dem och verkligen göra säkert att de står för vad de skriver på från början. Då tror jag att just detta med finansieringsdeltagandet är ett instrument.

Per Bolund (mp): Jag tänkte rikta min fråga till en representant i publiken. Jag skulle vilja höra miljörelsens syn på OPS och på de presentationer som har varit här. Magnus Nilsson från Naturskyddsföreningen kanske kan svara på den frågan.

Magnus Nilsson: Om man tycker att infrastruktur är viktigare än allting annat borde man ha en speciell lagligt reglerad gräddfil i budgetlagen för detta. Det är egentligen innebörden i OPS och lånefinansiering, att komma runt och få en snällare budgetbehandling.

Problemet med att lånefinansiering och OPS-lösningar inte hanteras i reguljär ordning är att den tröskel som borde finnas för denna sorts investeringar blir lägre än för annan verksamhet i samhället. Det finns långsiktiga behov som då inte kommer att kunna tillgodoses. Forskning är investering lika mycket som infrastruktur. På vårt eget område skulle vi behöva ungefär 20 miljarder kronor för att köpa naturreservat. Naturen kanske inte finns när anslagspengarna kommer fram.

Både från demokratisk synpunkt och från miljösynpunkt är det väldigt olyckligt att man hanterar infrastrukturinvesteringar vid sidan om den normala prioriteringsprocessen. Det gäller vare sig om det är fråga om OPS eller lån i Riksgälden.

Ordföranden: Då tackar vi för det. Klockan är nu 10.14, och vi återsamlas här kl. 10.30 efter pausen.

Ordföranden: Jag ber alla som ska fortsätta vår kunskapsresa att intaga sina platser och ställa sina mobiltelefoner på *off* eller *flight mode*.

Nu ska vi fortsätta trafikutskottets utfrågning rörande OPS, offentlig-privat samverkan. Nu ska vi höra vad infrastrukturbyggarna säger. Vi har Claes Roxbergh här. Han är miljösamordnare från Skanska tillika ordförande i Järnvägsforum. Det ska bli spännande att höra ditt inlägg. Varsågod!

Claes Roxbergh: Tack, fru ordförande! Jag vill tacka för att jag har fått möjlighet att komma hit.

Jag tänkte börja med problemen med vårt infrastrukturbyggande. Det är inte problemfritt. Våra projekt tenderar att dra ut på tiden. Ibland har vi fördröjningar som gör att vi skjuter projekt framför oss. De senareläggs, och nyttan blir egentligen mindre när projekten blir färdiga senare. Vi har flera exempel på detta. Vi har Ådalsbanan som inte kommer att bli färdig. Det gör att Botniabanan inte kommer att kunna utnyttjas fullt ut. Den typen av effekter har vi på flera ställen i systemet.

Projekten fördröjas också. Det leder till utträngningar och bristande kostnadskontroll i många fall.

Vi har väldigt lite FoU inom sektorn. Jag skulle vilja säga att vi har en bristfällig teknikutveckling. Det beror på att staten, tycker jag, satsar för lite inom sektorn. Entreprenörer och andra satsar också för lite, och det beror på

att man inte har möjlighet att få *payoff* för sina satsningar. Därför får vi inte de innovationer och de drivkrafter inom sektorn som skulle behövas.

Fram till nu har upphandlingen varit väldigt mycket på receptnivå. Man har till och med beskrivit receptet på den asfalt som ska läggas. Då kan ni tänka er vilken drivkraft entreprenören som ska göra detta har för att ta fram nya smarta lösningar. Det blir ingen lönsamhet i detta. Det driver inte branschen framåt.

Då är frågan om OPS kan bidra på något sätt i den här processen. För det första, som flera har varit inne på, kräver OPS lite mer än vanlig upphandling. Det är väldigt viktigt att beställaren planerar tidigt, har ett funktionellt kravställande och går igenom den här processen ordentligt. Det är också viktigt att man skapar en tydlig ansvarsfördelning. Det har också sagts tidigare. Man måste också se till att få en optimal riskallokering.

Om man gör detta menar jag att man kan få ett tidigare genomförande, en snabbare byggtid och en tidigare nytta. Det är värt väldigt mycket att få projekten färdiga så att man kan börja trafikera vägar och järnvägar tidigare. Man får långsiktighet, livscyklfokus och helhetssyn. Jag menar att det ger lägre kostnader och sparar pengar.

I ett OPS-projekt tvingar man utföraren att fundera mellan investering och drift. Det kan vara så att man väljer att lägga mer pengar på en investering för att få lägre driftskostnader. Man tvingas alltså att ta ansvar för det man har byggt under hela den här tiden. Det måste vara en fördel. Jag tror att det leder till lägre kostnader och sparar pengar. Det driver också fram ett intresse hos entreprenören att söka nya lösningar, att satsa på FoU och att driva utveckling och produktivitet på ett helt annat sätt än vad som sker i dag.

Man får möjlighet att utveckla och göra effektivare konstruktioner. Man får incitament på ett helt annat sätt. Jag har hört att man har tagit fram särlosningar som beställaren inte har krävt, och man har offererat dem separat. Man har lagt ned pengar på detta. Vad händer? Jo, beställaren skickar ut det och låter alla offerera den här lösningen som man har tagit fram. Det betyder att man inte får någon *payoff* för den utveckling man har lagt ned i det projektet. Nästa gång gör man inte detta. Det betyder att man konserverar det som finns. Man driver inte fram en ny utveckling längre. Jag skulle vilja se möjligheter till kraftigt ökade FoU-satsningar inom branschen. Därmed får man ökade möjligheter till utveckling av nya metoder och arbetssätt.

Man kan jämföra med läkemedelsindustrin för ett ögonblick och säga att man lägger ned pengar på att ta fram ett nytt läkemedel. Sedan har man ett patent under en tid, och då ska man få tillbaka intäkter som täcker utvecklingskostnaderna. Inom den här branschen, infrastrukturbranschen har utförarna inga möjligheter att få tillbaka utvecklingskostnader. Det skulle man kunna få i OPS-projekt. Det skulle kunna ge produktionsförbättringar.

Jag tänkte avsluta med att titta på två projekt som har berörts. Det är ett projekt i Norge som Skanska gjorde. Det blev klart tidigare, men det jag tänkte peka på var att här överfördes för Norge ny teknik som användes i

projektet och som Norges vegvesen inte hade tänkt använda. Det tog Skanska med sig in i projektet. Norge fick ny teknik tack vare det här projektet.

Man ändrade vägdragningen och gjorde en tunnel 400 meter längre för att slippa vägunderhåll på grund av risk för snöras. Det var inte projekterat tidigare. Detta gjorde man för att minska kostnaden för underhållet. Den här typen av lösningar kunde man alltså göra därför att man hade ett helhetsansvar både under bygg- och drifttid.

Det andra projektet som också har berörts här är ett projekt som Skanska byggde i Finland. Man byggde snabbare och billigare. Jag skulle vilja peka på en sak, och det är massbalanserna i projektet. På grund av att man hade ansvar för hela projektet – det var inte uppdelat i delentreprenader – kunde man göra en effektiv massbalans. Massbalans handlar om de massor, sprängsten och jord, som ska köra runt. Man kunde effektivisera de transportererna på ett optimalt sätt tack vare att man hade helhetsansvaret för projektet. Det är viktigt ur klimatsynpunkt.

Trots att man byggde snabbt och till lägre kostnader hade man inga arbetsplatsolyckor definierat som arbetsplatsolycka som leder till frånvaro dagen efter. Det tycker jag är ett väldigt gott betyg på kvaliteten i arbetet.

Jag tycker att det naturliga vore att vi prövade tre fyra projekt. Då fick både beställarna och utförarna pröva sina krafter och slipa till metoderna. Jag tror att det finns åtskilligt att hämta i den här processen.

Ordföranden: Nu är vi angelägna om att höra vad man säger på Vägverket. Ingemar Skogö, generaldirektör, kommer här att ge sina synpunkter på OPS och funktionsupphandling.

Ingemar Skogö: Tack för inbjudan att lämna synpunkter vid den här hearingen! Vi har jobbat med de här frågorna ganska länge i Vägverket. Det mest konkreta utredningsresultatet av vårt arbete är det som Jan-Eric Nilsson inledde med att redovisa, den rapport som vi gav till regeringen precis före midsommar i år.

Vår syn har utvecklats i det projektet och genom jämförelser med andra länder. Det här är ganska vanligt förekommande runt om i världen. Vi har hört om de nordiska erfarenheterna. Vår syn är i grunden att vi ser OPS som en entreprenadform bland andra. Vi vill lite avdramatisera diskussionen. Jag kommer att redovisa lite närmare hur här.

Vi tror att OPS, använd på rätt sätt, kan bidra till en ökad samhällsekonomisk effektivitet, inte med självklarhet utan givet vissa förutsättningar i givna projekt. De fördelar som vi ser kan uppstå är framför allt ett snabbare genomförande. Man får en tydligare riskfördelning mellan olika parter och det som har nämnts här också, helhetssyn på byggande och drift och underhåll. Det kan bidra till att skärpa verksamheten totalt sett i Vägverket och hos andra infrastrukturhållare. På det sättet kan man få vissa spridningseffekter. Det här är givetvis saker som vi jobbar med ändå, och det har vi gjort i decennier.

Om man tittar på OPS i det här perspektivet ser vi det som ett inslag bland andra. Vi hörde Jan-Eric Nilsson och Claes Roxbergh nämna att vi har en dålig produktivitetsutveckling i bygg- och anläggningsbranschen. Tyvärr är det så. För fyra fem år sedan bildade Banverket och Vägverket tillsammans med de största entreprenörerna ett samarbetsprojekt som vi kallade Förnyelse i anläggningsbranschen. Där är målet att vi ska höja effektiviteten med en tredjedel fram till 2010.

En av de frågor som vi då tittade på är utveckling av entreprenadformer där det lägsta steget på den här trappan kallas utförandentreprenader som är ganska specificerat och detaljerat och som av tradition i branschen har använts för den helt övervägande delen av entreprenader.

Nu vill vi pröva att spela över hela fältet på ett annat sätt. I de interna direktiv vi har gett i organisationen har vi sagt att fram till 2010 ska vi ha 30 procent totalentreprenader och tio projekt av de totalentreprenaderna ska vara med långsiktiga åtaganden i form av funktionsentreprenader. Sedan kan man tänka sig funktionsentreprenader med helhetsåtaganden, det vill säga långsiktiga projekt som sträcker över kanske 20, 25 eller 30 år. Vi har ett sådant exempel under byggnation. En väsentlig del av Norrortsleden i Stockholm byggs som en funktionsentreprenad med totalåtagande. NCC har jobbet, och de kommer att driva detta under 25 år, och det finansieras med statliga pengar.

Då är vi ganska nära det som sedan är OPS. Steget över till OPS från en sådan lösning är ganska litet. För att utveckla branschen och få högre effektivitet och få mer väg för pengarna, om man uttrycker det populistiskt, tror vi att man behöver jobba med de här olika entreprenadformerna beroende på hur förutsättningarna ser ut i de olika projekten.

Det som åtminstone övergångsvis – och övergångsvis i det här fallet kan röra sig om ett antal decennier – är en poäng är att man kan få till stånd samhällsekonomiskt lönsamma projekt tidigare med OPS. Samhällsekonomiskt lönsamma projekt är ju framräknade med en nettonuvärdekvot, som nämndes, med samhällsekonomiska kalkyler som tar hänsyn till olyckskostnader, framkomlighet och miljökostnader och som resulterar i en kvot som måste vara positiv för att det ska vara samhällsekonomiskt lönsamt. De projekt vi talar om har åtminstone en kvot på mer än 1, det vill säga varje satsad krona ger åtminstone den plus ytterligare 1 krona tillbaka till samhället. Det är frågan om genuint samhällsekonomiska projekt.

En sådan här tidigareläggning kan givetvis också uppnås genom lånefinansiering om det inte finns utrymme i den reguljära budgeten just vid det tillfället, men det är en åtgärd för att i ett läge med stora investeringsbehov kunna få till stånd angelägna projekt lite tidigare och lite snabbare.

Det vi ser som intressanta och viktiga huvuddrag i en svensk OPS-modell är att det är en tillgänglighetsbaserad ersättning. När man har prövat på andra håll har man i vissa fall lagt en betydande trafikrisk på entreprenörerna. Det har visat sig att det är en riskfördelning som är tveksam. Det finns ingen bättre än staten som kan ta den risken. Ska en privat entreprenör ta den kostar det mer pengar. Det finns andra risker som kan fördelas på annat sätt. En

effektiv riskfördelning där varje part tar de risker som man är bäst lämpad att ta är väldigt viktig för att få ett bra utfall.

Att det blir ett helhetsåtagande under lång tid är en komponent i OPS-modellen som vi tycker är central i det här sammanhanget. Vi tror att det i vårt fall är viktigt att jobba med en gemensam nordisk anläggningsmarknad. Vi har jobbat med det inom ramen för ett Nordiska rådet-projekt under ett antal år och har sett att vi är på väg att ensa våra krav mellan de nordiska beställarna, och entreprenörer kan då gå över gränserna och bidra till en mer konkurrensbaserad marknad än annars.

I en svensk modell ser vi också att det är fler aktörer som är med och finansierar. Det kan inbegripa regional och kommunal finansiering och trafikavgifter även om det inte i princip är en nödvändig ingrediens i en OPS-modell, men det är någonting som givetvis bidrar till att öka förutsättningarna för ett genomförande av flera projekt.

I den rapport vi har lämnat till regeringen tillsammans med Banverket och VTI har vi gått igenom en lång lista av projekt för att bedöma om de skulle kunna vara lämpliga som ett OPS-projekt. De vi har fastnat för i en kortlista är de projekt som finns på kartan här. Vi kan börja från norr.

Det är E 4-syd som vi kallar det. Det är E 4:an vid Sundsvall, det vill säga bron plus en väg som ersätter den befintliga söder om Sundsvall. Det är ett projekt på 22 kilometer och 3 miljarder i indikativ beräkning. Det är Södertörnsleden i Stockholmsregionen. Det är 9 kilometer för 1,4 miljarder kronor. Vi har riksväg 50 med en bro över Skepparpinan och en anslutning med riksväg 32 till Mjölby. Det är 28 kilometer för 1,4 miljarder kronor. Sedan har vi E 22 i Skåne med 41 kilometer för 1,1 miljarder.

Det kan finnas andra projekt också, men de här projekten har det gemensamt att de har diskuterats under lång tid. De har prövats i Vägverket, de har prövats i regeringen, de har prövats av riksdagen och finns med i den långsiktiga plan som vi jobbar efter och som nu gäller för perioden 2004–2015.

Om vi tittar på några kriterier som jag tror är viktiga och som vi tror man kan behöva ha i grunden för val av projekt är att det bör vara en viss volym. Det är transaktionskostnader, och det är inte helt okomplicerat att få till stånd sådana här projekt, åtminstone till att börja med. Vi tror att det helst bör vara några projekt, tre fyra projekt, för att attrahera marknaden och få en lärlärd där man successivt lär sig av erfarenheterna. Kostnaden 1–3 miljarder kronor är en bedömning som delas av våra nordiska grannar.

Det ska vara ett bra planeringsläge. Vi tror att det egentligen bör finnas en fastställd arbetsplan, annars blir det väldigt stora risker för entreprenörerna. Det innebär också begränsade möjligheter till variation i utförandet, men det är någonting som man måste jobba med för att skapa så många möjligheter som över huvud taget är möjligt. Vi tror inte att det ska vara högriskprojekt med stora tekniska risker utan mer normala projekt. Det bör vara projekt som finns prioriterade, som är samhällsekonomiskt lönsamma och som är väl avgränsade.

Det ska finnas en konkurrens på marknaden så att det blir en reell tävlan om projektet. Man ska se att det finns möjliga effektivitetsvinster. Det är klart att det är svårt att veta i förväg, men man kan ändå antyda dem och ange dem i grova drag.

Det bör vara en viss längd på avtalsperioden för att ansvaret för driftperioden ska verka ut och de eventuella svagheter som finns i konstruktionen kommer fram under drifttiden. 20–30 år är erfarenhetsmässigt en ganska lagom period.

Medfinansiering har i vårt fall, när vi har redovisat projekt, varit en viktig del därför att vi ser att planen består av väldigt många samhällsekonomiskt lönsamma projekt, och går det då att få till stånd en högre utbyggnadstakt med medfinansiering är det ett plusvärde vid valet av de här projekten.

Det här är den syn vi har och det vi vill förorda. En inspirationskälla för oss i hög grad har varit de i huvudsak positiva norska och finska erfarenheterna. De ger oss anledning att tro och tycka att detta är väl värt att pröva.

Ordföranden: Vi tackar Vägverkets generaldirektör varmt för detta. Nu vill vi höra vad Banverket säger om OPS och funktionsupphandling. Jag ger ordet till Banverkets generaldirektör Per-Olof Granbom. Varsågod!

Per-Olof Granbom: Fru ordförande! Tack för att vi fick komma hit i dag. Jag har med mig vår ekonomichef Bo Wikström.

Jag vill börja med att visa det mycket bra och utvecklade samarbete med Vägverket som har pågått sedan mer än ett år tillbaka. Det skulle aldrig falla oss in att göra två overheadbilder om vi kan använda samma.

Tidigare i dag har vi hört att funktionsentreprenad innebär att entreprenören tar hela processen, projektering, byggande och drift och underhåll under lång tid. För järnvägen innebär detta att ett sådant åtagande måste omfatta järnvägens samtliga teknikområden.

Funktionsentreprenaden förutsätter att beställaren, i det här fallet Banverket, har utvecklade och systematiserade funktionskrav. Entreprenören ska uppmuntras till ett livscykel tänkande. Entreprenören ska, utifrån funktionskraven, lämna anbud och bygga en anläggning med en sådan kvalitet att drifts- och underhållskostnaderna minimeras.

Det är här problemen hopar sig när det gäller järnvägen och framför allt järnvägens specifika anläggningar. Jag talar om järnvägens överbyggnad. Det bygger på att entreprenören genom effektivitet och kreativa lösningar ska påverka kostnaderna för investeringen och inte minst för framtida drift och underhåll. Dessvärre har järnvägens överbyggnad stora begränsningar, speciellt de järnvägsspecifika delarna. Det här är ett slutet system där det råder mycket starka tekniska samband mellan olika delar av infrastrukturen och mellan infrastrukturen och järnvägsfordonen.

Dessutom finns ett starkt tryck från EU att öka standardiseringen, och skälet är ju att få kompatibla järnvägssystem, att underlätta för internationell tågtrafik att passera nationsgränser.

Järnvägens teknik- och materielsystem ger i praktiken mycket små utrymmen att avvika från gängse järnvägsteknik eller att göra alternativa materielval för att sänka kostnaderna.

Men när det gäller de icke järnvägsspecifika delarna, alltså järnvägens underbyggnad, och då talar jag även om broar och tunnlar, håller jag med om mycket av de Claes Roxbergh sade. Här är anläggningsbranschen inte speciellt bra utvecklad. Vägverket och Banverket har tillsammans med anläggningsbranschen för ett antal år sedan startat något som vi kallar FIA, Förnyelse i anläggningsbranschen. Där jobbar vi för att få upp effektiviseringen. Jag har själv infört begreppet Ikeabro. Claes tog upp detta med broar. Med det menar jag: När får vi se standardiserade broar?

Våra egna erfarenheter av funktionsupphandlingar i Banverket gäller framför allt drift och underhåll. Vi upphandlar drift och underhåll av långa järnvägssträckor på fem sex års horisont genom att ge funktionskrav.

Jag tänker nu gå in lite på OPS. För de statliga investeringarna är finansieringen förmånlig. Det innebär, som vi har hört tidigare, att effektiviseringsvinsterna som ett OPS-företag gör måste täcka de ökade kapitalkostnaderna. OPS har naturligtvis samma problem som funktionsentreprenader när det gäller kreativitet och innovationsutrymme i de tekniska järnvägsanläggningarna där det är ett hårt reglerat system.

Om man tar ett OPS-upplägg med brukaravgifter eller medfinansiering, som vi har snuddat vid, tillförs naturligtvis pengar till systemet. Men tar man inte brukaravgifter och det inte finns medfinansiering kommer den ersättning som OPS-bolaget ska få när man har drift och underhåll att direkt belasta statsbudgeten. Yvonne har tidigare varit inne på detta. Det man då får är en fördelnings- och periodiseringseffekt.

Den modell för OPS som Ingmar Skogö visade och som Vägverket ställer sig bakom är samma modell som Banverket har och som VTI står bakom. Det handlar om att projektbolaget ska tillhandahålla en infrastruktur mot att man får en ersättning baserad på tillgänglighet. Det är ett för stort risktagande om man skulle bygga upp detta på brukaravgifter. Det handlar om trafikrisken. Marknadsrisken och kontakterna med dem som använder järnvägen måste i normalfallet tas av respektive trafikverk. Det innebär att Banverket ansvarar för fördelning av tåglägen och annan kapacitetsfördelning. Banverket bör naturligtvis också ansvara för uttag av banavgifter.

Vi ser också fördelar med en OPS-lösning. Det är samma fördelar som har nämnts tidigare. Den viktigaste är trycket att hålla tidsplaner. Det bygger på att ersättningen inte går ut förrän anläggningen är klar och trafiksatt.

En annan fördel som Claes Roxbergh snuddade vid är att ett OPS-upplägg säkerställer en fullständig projektfinsiering, en projektbudget. De stora infrastrukturinvesteringar vi har i Sverige i dag som finansieras med anslag är beroende av totalbudgeten och att man kan parera för de förändringar som hela tiden kommer. Det här går att göra i dagens system med ett bemyndigande, men görs det inte har OPS-lösningen ett mycket stort försprång.

Produktionstakten styrs i dag av anslagstilldelningen i många av våra stora projekt. Det gör att det blir väldigt ineffektivt. OPS förutsätter en god konkurrens.

Vi i Banverket bedömer att en OPS-entreprenad bör kompletteras med alternativa finansieringsformer som avgifter eller medfinansiering från kommuner och näringsliv.

Några exempel på sådana projekt där en OPS-entreprenad kan kompletteras är Ostlänken, snabbjärnväg mellan Järna och Linköping och första delen av en Götalandsbana och första steget mot att lägga ned inrikesflyget mellan de största städerna i Sverige. Botniabanan borde också kunna vara en kombination, liksom sträckan Mölnlycke–Rävlanda. Det är en sträcka på 2,7 mil utanför Göteborg, och den skulle projekteras för 320 km/h beroende på att det skulle kunna bli slutet eller början på en Götalandsbana. Malmö–Staffanstorp är två mil längst ned på Södra stambanan. Kombiterminaler är rätt intressanta. När det gäller just järnväg är det mycket lättare om det är i ändan på en anläggning. Vi tror till och med att projektbolaget skulle kunna stå för intäktsrisken.

Vi ser också ett antal projekt där ökad samverkan i planering och finansiering borde kunna bidra till att de kom till stånd betydligt tidigare än vad rammarna medger. Att de inte är renodlade OPS-projekt beror på att de är ganska små eller att de är så integrerade i andra anläggningar att det blir svårt att avskilja dem när det gäller drifts- och underhållsåtaganden. Det handlar om Malmö–Lund, slutet på Södra stambanan, om Västlänken vid Göteborg, om Mälarbanan, som ska förstärkas med ett tredje och fjärde spår Tomtebodavägen–Kalahäll.

Vi fick också en fråga från trafikutskottet om elektrifieringsprojekt för någon timme sedan. Det gällde Värmland. Det är ett typiskt sådant projekt, där det är intressant att elektrifiera en matar bana eller kapillär bana. Om man börjar resan med ett ellok blir det bättre logistik om man slipper byta lok. De diesellok som jobbar i kapillärerna är inte de renaste loken.

Andra exempel är Karlstads bangård, resecentrum, plattformsförlängningar i Skåne, genomfart Sundsvall och Dalabanan. De skulle tillhöra det ekonomiska samverkansområdet.

Ordföranden: Nu finns det möjligheter för ledamöterna att ställa korta och precisa frågor. Jag ska inledningsvis tacka alla tre föredragshållarna som kom efter pausen för mycket intressanta inlägg.

Pia Nilsson (s): Fru ordförande! Vi kan väl så här långt konstatera att det inte finns några generella slutsatser att dra om OPS. Något man ändå kan våga påstå är att de projekt som har igångsatts i Europa visar att det inte blir så mycket billigare men att både kostnads- och tidsramar hålls. Det är ett effektivt resursanvändande.

Men det som upprör mig lite är att i den rapport som vi har fått påstås att det ställs högre krav på effektivitet och att det ska göras noggranna kontroller

när externa finansiärer är inblandade. Anledningen till det är att man inte är villig att riskera några pengar.

Min fråga till Pelle Granbom och Ingemar Skogö är: Borde inte detta vara lika självklart när det gäller hantering av skattemedel? Är inte Banverket och Vägverket lika angelägna om att entreprenörer håller det de lovat och blivit kontrakterade för? Kontrollerar ni?

Per-Olof Granbom, Banverket: Jag hörde inte den sista meningen, Pia Nilsson.

Pia Nilsson (s): Jag frågade om ni kontrollerar de kontrakt som ni har gått in i och ser till att det blir kostnadseffektivt även med skattemedel.

Per-Olof Granbom, Banverket: Det är självklart att vi jobbar så mycket vi kan med den frågan. Vi har stora organisationer på plats dygnet runt som följer projekten. Det gäller både miljökontroller och certifieringar. Det är en enorm apparat med Banverkets egen personal eller inhyrda konsulter som är specialister. Många gånger är vi fler eller lika många som själva entreprenadföretaget. Det är en minutiös kontroll.

Det kan naturligtvis finnas små projekt ute i buskarna där vi inte är lika kritiska, men vi gör riskbedömningar och riskanalyser hela tiden.

Ingemar Skogö, Vägverket: Jag instämmer i vad Pelle säger. Men vi kan alltid lära oss att bli bättre. Jag har förhoppningen att vi genom att testa några projekt kan få ytterligare idéer till att förbättra kontrollen. I princip ska vi hantera skattebetalarnas pengar som vilka privata pengar som helst. Det är vår ambition. Men det kan finnas lärdomar som vi måste dra, och då får vi göra det.

Ulla Löfgren (m): Vi har hört här, och det är också självklart, att det behövs hög kompetens av beställaren för att det ska fungera. Min farhåga är att trafikverken inte ensamma har den kompetens som behövs för att teckna sådana här kontrakt. Har ni funderat över hur ni kan säkerställa den kompetens som behövs för att skriva sådana här kontrakt? Jag ställer frågan till Ingemar Skogö i första hand.

Ingemar Skogö, Vägverket: Vi försöker utveckla detta på två sätt. Vi tar steg upp i trappan. Som jag nämnde har vi exempel på funktionsentreprenad med långsiktigt åtagande som är väldigt snarligt OPS. Den kompetensen har vi byggt upp ganska bra. Vi har också ett nära samarbete med inte minst våra norska kolleger. Jag tror att vi har goda förutsättningar att hantera den här typen av projekt.

Per Lodenius (c): Jag tänkte på den trappa som både Ingemar Skogö och Per-Olof Granbom visade. Det var fem trappsteg och ett sjätte steg som var streckat. Det var intressant att se vad nästa trappsteg är där. Men den egentliga frågan är till Claes Roxbergh, och den utgår från trappan. Du pratade

mycket om OPS-lösningar och om fördelarna med dem. Kan du se något mellanting mellan OPS och den mer traditionella upphandlingen med entreprenader, och hur kan i så fall detta se ut? Kan du se några för- eller nackdelar om man skulle hitta något mellanting?

Claes Roxbergh, Skanska: Ju högre upp i trappan man kommer desto bättre är det. Alla projekt lämpar sig inte för OPS. Funktionsupphandling är en väg, men jag tror att det viktiga är att lämna utförarentreprenaden så att säga på receptnivå. Det är dålig ekonomi, det ger inte utveckling åt branschen och det ger inte utveckling åt entreprenörerna. Den nivån måste vi komma bort från så mycket som möjligt och komma upp så högt som möjligt i trappan. Då tror jag att vi får utveckling och effektivitet på ett annat sätt. Då kan man få entreprenörerna att bli engagerade på ett helt annat sätt i teknisk utveckling.

Christer Winbäck (fp): Det är intressant att märka skillnaden mellan föredragningarna före pausen och efter. De som var efter kändes betydligt positivare. Det handlar om att det ska bli snabbare klart för att man ska få en tidigare nytta, som Claes Roxbergh sade. Det är viktigt att vi får de nödvändiga investeringarna så fort som möjligt. Meningen är inte, som någon felaktigt sade före pausen, att OPS-projekten ska gå vid sidan om ordinarie projekt, utan de ska vara väl motiverade, prioriterade och lönsamma projekt.

Jag har en fråga till Per-Olof Granbom. Du nämnde att det är viktigt att vi har god beställarkompetens och ett livscykel tänkande. Det håller jag med om. Men du kände ändå, om jag fattade det rätt, en tveksamhet till att OPS kunde vara lämpligt för de delar av järnvägsbygget som handlade om överbyggnaden, eftersom de var så hårt reglerade. Jag ser inte den skillnaden. Olika leverantörer har naturligtvis olika kompetens, möjligheter och underleverantörer oavsett om det är hårt reglerat eller inte. Om vi får tillbaka 1,10 för varje krona vi satsar är det viktigt att vi får i gång saker, så att det blir ett ökat infrastrukturbygge både när det gäller väg och järnväg här i Sverige.

Min fråga till Per-Olof Granbom är: Kan inte leverantörer i en OPS-lösning klara både underbyggen och överbyggen, även på järnväg?

Per-Olof Granbom, Banverket: Svaret är självklart ja. Min mening var inte att de inte skulle klara det. Jag säger att systemet när det gäller den tekniska överbyggnaden är så hårt reglerat att på det området kan ingen tjäna extra på att vara smart eller kreativ. Det kan man däremot göra på underbygganden. Men visst kan vilka entreprenörer som helst som har utbildad personal utföra den här typen av anläggningar, men de gör inga klipp.

Annelie Enochson (kd): Claes Roxbergh sade att tidigare genomförande ger tidigare nytta. Då kommer vi in på den första frågan jag ställde under förra sessionen. Tiden är viktig när man tror att man kan spara liv. Jag vill rikta min fråga till Ingemar Skogö. Vi som beslutsfattare har ju många saker att ta ställning till. Frågan är: Om man nu tror att det blir en tidsvinst med OPS, ska

man då ändra på lagen och göra en anläggningslag, som i Danmark? I dag tar ju planprocessen väldigt lång tid. Om vi satsade på att göra en anläggningslag, skulle man då med den också kunna få en betydande tidsvinst?

Ingemar Skogö, Vägverket: Den diskussionen förs ju i Sverige. Jag har sett en rapport från Handelskammaren i Stockholm. Vägverket har låtit en konsult utreda detta. Anläggningslagsinstitutet har ju fungerat bra. När man byggde till exempel Öresundsbron var det en styrka i Danmark. Jag tycker att det kan vara värt att pröva. Samtidigt menar de konsulter som lämnade den senaste rapporten jag såg att vi har ganska olika rättstraditioner i de olika länderna. Det är inte helt enkelt att inkorporera en anläggningslag i svensk lagstiftning. Men från utförarnas sida har det stora fördelar om man kan få villkoren samlade i en och samma lag. Jag tycker att detta kunde vara värt att titta närmare på.

Peter Pedersen (v): Bakgrunden till utfrågningen är bland annat en diskussion om hur vi ska finansiera viktiga samhällsinvesteringar, till exempel infrastruktur. Vad vi har hört i dag är att det finns kritik, och man menar att anslagsfinansiering är ineffektiv och att man ska göra på ett annat sätt. Både Banverket och Vägverket visade en trappa, som visade att det skiljer ganska lite mellan funktionsentreprenad med helhetsåtagande jämfört med OPS. Det är finansieringen som skiljer.

Den borgerliga regeringen lyfter i olika dokument fram OPS som en lösning. Med de tveksamheter som ändå finns är min fråga till Vägverket och Banverket: Om ni tittar 10 eller 20 år framåt i tiden, vilken är då den rimliga fördelningen? Hur stor del av investeringsutrymmet ska vi lägga på OPS-lösningar jämfört med till exempel funktionsupphandlingar eller traditionell upphandling? Ni har ju tagit fram tre fyra projekt, så det är inga jättevolymer ni pratar om här – tvärtom det intryck man ibland kan få när man läser borgerliga budgetar.

Ingemar Skogö, Vägverket: Det är en omöjlig fråga för mig. Jag kan redovisa lite hur man har resonerat i våra grannländer. Vi hade seminarium om detta för några veckor sedan. I Finland har man en diskussion om detta. Man är mycket tillfreds med de projekt man har haft. Man har haft en diskussion om tidigare OPS-projekt på E 18, men man har också börjat säga att man kanske inte ska ha mer än 20 procent OPS-projekt, för annars binder man upp för mycket av framtiden. Det finns en sådan avvägning som måste göras. Det handlar om hur mycket man långsiktigt vill binda upp sig i civilrättsliga avtal med privata entreprenörer och hur mycket man vill ha rådighet över i det korta perspektivet. Frågan kommer att väckas förr eller senare.

Per-Olof Granbom, Banverket: Det är ett politiskt beslut, och jag tycker man ska ställa sig frågan vilket samhälle vi vill ha och hur vi då ska prioritera statens budget. Vill vi utveckla arbetsmarknadsregioner med snabb regional-

tågstrafik så kommer det att prioriteras i statens budget, men allt hänger på frågan vilket samhälle vi vill ha om 20 år.

Per Bolund (mp): En tidigare riksdagskollega har myntat uttrycket ”den som är satt i skuld är icke fri”. Tidigare riksdagar har ju dragit på oss en skuld där avbetalningen och räntekostnaderna nu ligger på 3 miljarder och snabbt närmar sig 4 miljarder kronor per år. Om tidigare riksdagar hade gjort sin prioriteringsläxa hade vi haft 3 eller 4 miljarder till att bygga vägar och järnvägar för. Det hade räckt till en stor del av de projekt som till exempel Ingemar Skogö tog upp.

Min fråga går till Claes Roxbergh som representant för byggherrarna. Hade det inte varit bättre för oss här i riksdagen och för er som byggherrar om vi hade haft de här pengarna och hade kunnat prioritera byggprojekt i stället för att ha dem som en skuld? Och vilken läxa ger det för våra efterträdare?

Claes Roxbergh, Skanska: Det är en omöjlig fråga. Jag avstår.

Hans Stenberg (s): Jag har en fråga till Yvonne Gustafsson, och möjligen vill Vägverkets och Banverkets representanter också svara på den. Vi har ju sett att det finns tydliga fördelar med funktionsupphandlingar om man hittar lämpliga projekt och förutsatt att vi kan utforma funktionskraven på ett tillräckligt bra sätt. Därför vore det intressant att pröva några större projekt med funktionsupphandling med totalåtagande och samtidigt lånefinansiering.

Frågan gäller snarast hur man ska välja att låna pengarna. Lånar vi i riksgälden ger det lägre ränta och dessutom större frihet att justera amorteringstiden om vi till exempel i tider som nu vill amortera mer på lånen. Mot detta ska ställas de fördelar som finns med privat lånefinansiering, som sägs ge en hårdare kontroll och starkare bindning av entreprenören. Min fråga är: Vad är det som hindrar att lån från staten kan utformas så att man får samma effekt, alltså en hårdare kontroll och starkare bindning av entreprenörerna?

Yvonne Gustafsson, Ekonomistyrningsverket: Det är just denna gräns som det handlar om, och den är det femte steget i trappan. Det är nämligen där som skillnaden blir tydlig när det gäller hur man vill styra de statliga investeringarna och de statliga resurserna och vilka statsfinansiella konsekvenser det får.

Om man använder lån i riksgälden och finansierar investeringarna på det sättet redovisas det i statsbudgeten. Det finns i statsskulden och redovisas successivt som anslag och under utgiftstaket. Men om ett bolag går ut och lånar upp på marknaden syns inte denna effekt på statsbudgeten någonstans utom när det gäller de ersättningar som man sedan betalar successivt.

Det är precis här som frågan blir tydlig: Hur vill man styra? De finansiella effekterna skiljer sig åt här. De skiljer sig inte så tydligt åt i övrigt i trappan, men just här blir det tydligt. Jag kan inte svara exakt på hur en sådan här upphandling går till och varför den blir effektivare. Det kan andra göra bättre.

Men i princip är det förstås möjligt att använda funktionsupphandling även i ett projekt som finansieras med anslag eller med lån i riksgälden.

Ingemar Skogö, Vägverket: Den viktigaste vinsten handlar om att man får till stånd de samhällsekonomiskt väldigt lönsamma projekt som finns i planerna. Frågan om de närmare formerna blir underordnad. Av det skälet har vi föreslagit att ett antal projekt ska finansieras med lån i riksgälden för att man ska komma i gång med dem men också för att de ska kunna genomföras på ett produktionsmässigt optimalt sätt, för det är ett problem i de stora projekten.

Jag ser inte detta som varandra uteslutande alternativ, utan den trappa som vi redovisade ser jag kanske snarare som en palett än som en trappa. Det finns olika lösningar för olika ändamål.

Jan-Eric Nilsson, VTI: Jag skulle vilja förtydliga skillnaden när det gäller en kommersiell bank som lånar ut pengar till ett projektbolag. Den långgivaren är beredd att om det går illa sätta projektbolaget i konkurs, det vill säga att se till att få en total omstrukturering. Motsvarande agerande kan man inte tänka sig från riksgälden mot en offentlig låntagare inom koncernen staten. Där finns en skillnad när det gäller hur hårt trycket är mot den som lånar pengar.

Hans Stenberg (s): Är det ändå alldeles omöjligt att man från staten via Vägverket och Banverket lånar ut pengar till entreprenören? I så fall får man ju samma situation.

Jan-Eric Nilsson, VTI: Jag känner inte till något sådant exempel. Det kokar ned till samma frågeställning: Är staten beredd att agera på samma sätt som en investeringsbank?

Sten Nordin (m): Fru ordförande! I debatten finns det aktörer som till och med ifrågasätter det som här har beskrivits som ett axiom, nämligen att riksgälden alltid är billigast. Jag tror att det finns rätt mycket att borra i när det gäller detta.

Att näringslivet engagerar sig för ny infrastruktur är rätt givet. Man har också kunnat märka på olika projekt att man har engagerat sig i OPS-frågan. Jag skulle vilja fråga en av våra gäster, Stephan Mühler, som är chef för Sydsvenska industri- och handelskammaren, om bakgrunden till det här engagemang från näringslivet även i den här diskussionen.

Stephan Mühler, Sydsvenska industri- och handelskammaren: Jag ska säga något om bakgrunden. När man jämför OPS med den gängse anslagsfunktionen säger man att det är billigare att låna upp i riksgälden, men man har faktiskt inte gjort det. Systemet har fungerat genom fem-, tio- eller tolvårsplaner som sedan har eroderat under tidens lopp. Från 1970-talet och framåt har Vägverket aldrig fått mer än 60 procent av det som har ställts i utsikt inför en sådan period. Med en OPS-lösning får man en finansiering från början, så att

man kan köra stora projekt. Det är något som har försvunnit i diskussionen, även om det kom upp lite på slutet.

De facto har vi byggt med snuttifiering. Ena året bygger man 5 km, nästa år kommer det mer pengar och då bygger man 7 km. Om man jämför produktionskostnaden och tar hänsyn till detta är jag övertygad om att OPS ur effektivitetssynvinkel är helt överlägset. Generaldirektör Granbom var inne på detta också när han sade att produktionstakten styrs av anslagstilldelningen. Det är väldigt ineffektivt. Det är just denna ineffektivitet som vi vill komma ifrån, och det har man inte lyckats med hittills. Detta är anledningen till att vi har engagerat oss i detta.

Sven Bergström (c): Först har jag några kommentarer till det som har sagts. Någon sade att de borgerliga partierna i sina budgetar har talat om OPS-lösningar som "lösningen". Jag vet inte vilken budget frågeställaren har läst, men jag vill säga att jag inte har läst något sådant i något dokument ens från den här regeringen. Möjligen har man sagt att det kan vara en del av en lösning att man prövar OPS också. Inte minst har man från Vägverket och Banverket i dag flera gånger vidimerat att det finns problem med anslagsfinansiering. Det blir utdraget, anslagen kommer stötvis, och därmed förlorar man pengar i effektivitet.

Vi var några som hade nöjet att åka ned till Hallandsåsen och se på ett exempel på hur det kan bli kostnadsfördyringar i projekt.

Per Bolund var inne på att den som är satt i skuld inte är fri. Det var bland annat därför som man i budgeten betalade av 10 miljarder för att frigöra utrymme för att kunna satsa mer på väg och järnväg.

Min slutsats av dagens övningar är att det är klokt att ha ett öppet sinne för mångfald och pröva olika modeller. Vi har under många år provat anslagsfinansiering, och vi ser att det finns trygghet i det men att det också ger fördyringar och drar ut på tiden. Det är inte särskilt kul.

Jag skulle vilja ställa en fråga till Claes Roxbergh. Du har erfarenhet också av den politiska verksamheten som tidigare ordförande i trafikutskottet och kan se det från den andra sidan. Du gav exempel från både Norge och Finland. Det finska exemplet skulle det vara intressant att borra lite extra i. Det är synd att det inte har gjorts någon utvärdering av detta. Det är ett stort projekt som är intressant från många synpunkter.

Jag noterade att den dåvarande finska finansministern Sauli Niinistö, moderat, var väldigt kritisk och sade att det blev kringkostnader som staten fick sopa upp och som inte redovisades i de offentliga redovisningarna. Eftersom du, Claes, har suttit på många stolar kan du kanske ta med detta också i din redovisning: Fanns det många sådana spillkostnader som staten fick ta ansvar för? Är det något som döljs i den här redovisningen?

Clas Roxbergh: Såvitt jag vet och enligt den redovisning jag har fått har jag inte hört talas om någonting. Däremot undrar jag om Hans Widell eller Mag-

nus Andersson från Skanska är här. Kan du möjligtvis fylla i någonting när det gäller det finska projektet?

Magnus Andersson: Det finländska projektet är det första som gjordes i Skandinavien. Det är alltså motorvägen mellan Helsingfors och Lahtis.

Jag skulle vilja gå tillbaka till någonting som saknas lite grann i diskussionen och som är en av de viktigaste poängerna från vår sida, nämligen livscykel-tänkandet. Helsingfors–Lahtis-motorvägen är ett ganska bra exempel på livscykel-tänkande.

När vi går in i en sådan här typ av projekt innebär det inte bara att vi projekterar och bygger någonting. Vi går in och investerar och bygger men tar också under ekonomisk risk ansvar för att underhålla och driva en väg under lång tid. Det skapar ett annorlunda tankesätt hos oss som innebär att vi konstant måste ställa oss frågan: Är det värt att investera mer pengar i en bygg-entreprenad om det ger en kostnadsbesparing under drifts- och underhållstiden? Om svaret på den frågan är ja kommer vi med största sannolikhet att göra den investeringen. Det är ett livscykel-tänkande som jag är helt övertygad om skapar stora samhällsekonomiska besparingar. Jag tycker att detta saknas lite grann i debatten.

För att ta Helsingfors–Lahtis-motorvägen som exempel var det just så att det finska vägverket gjorde en utvärdering av hur mycket det skulle kosta att göra detta via en traditionell upphandling, på traditionellt sätt upphandla drift och underhåll och finansiera vägen över statsbudgeten. Den kostnaden var, om jag inte minns helt fel, 2,3 miljarder svenska kronor vid den tid då projektet upphandlades. Vårt motsvarande anbud var 1,9 miljarder. Det är det som är livscykelkostnadsbesparingen. I det här fallet uppgår den till ungefär 15–20 procent.

Till det kommer det faktum att vägen enligt finnarna själva kunde realiseras fyra till fem år snabbare än vad som annars hade varit möjligt på grund av begränsningar i statsbudgeten i Finland vid den tiden. Under de fyra till fem åren har man gjort en undersökning som visar att det har gett samhällsekonomiska effekter på ungefär 7–10 miljoner euro per år. Det är summa summa-rum ca 50 miljoner euro i form av att människor har fått en bättre väg att köra på så att man har sparat liv. Vägen har gjort att människor kan pendla på ett enklare sätt mellan Helsingfors och Lahtis. Det ger också samhällsekonomiska effekter som jag tycker faller bort lite grann i diskussionen.

Men som direkt svar på din fråga känner jag inte till någonting som har fått sopas upp av staten. Jag kan bara utgå från vår roll och den relation som vi har till finnarna, som själva ger oss de här uppgifterna. Vi kan jämföra finnarnas egna beräkningar med våra beräkningar.

Som en sista poäng kan jag säga att detta är ett projekt som om fem år lämnas tillbaka till staten. När man säger att det finns väldigt lite statistiskt underlag för att bevisa de samhällsekonomiska effekterna skulle jag vilja sticka ut hakan och säga att jag tycker inte det. Vi har gjort 18 projekt på det här sättet världen över. Det här är det projekt som i Skandinavien kommer att

lämnas tillbaka snabbast i vår närtid. Vi är helt övertygade om att de siffror vi har gett i anbudet och det ansvar vi har lovat ta också kommer att hålla. Allting går enligt plan.

Jag tycker att det här är ett ganska bra exempel på att trots att det inte finns hundratals projekt som på PPP-basis har genomförts och lämnats tillbaka till staten finns det många projekt som är nära den punkten. I alla fall i våra projekt tyder allting på att kalkylen kommer att hålla.

Det är också viktigt att poängtera från Skanskas sida att OPS eller PPP handlar om ett annorlunda tankesätt. Vi måste tänka på ett annorlunda sätt och ta ett helhetsansvar som leder till ett livscykelänkande som inte existerar på traditionellt upphandlade projekt. Jag tycker att det är det man ska fokusera på när man tittar på PPP.

Magnus Nilsson: Jag har också tittat på det finska projektet. Man ska ha den historiska bakgrunden klar för sig. Det här drogs i gång i ett läge när Sovjetunionen hade kollapsat och Finland hade förfärliga ekonomiska problem. Man kunde inte uppbåda kapital och var alltså inte något vidare kreditvärdig. Då anlätade man Skanska för detta.

De komplikationer som jag känner till är att ersättningen är baserad på trafikmängderna på vägen. Skanska ville skaffa sig garantier för leveransen av trafik på denna väg. I avtalet förband sig den finska staten att inte bygga anslutningsvägar som kunde avleda trafik från vägen även om det var motiverat därför att man byggde ett nytt bostadsområde eller någonting sådant. Man grep in i planeringsprocessen.

Det fanns också en klausul som i praktiken innebar att Skanska hade rätt till kompensation om staten av någon anledning gjorde något annat, till exempel höjde bensinskatten.

Nina Larsson (fp): Det har framgått med mer än önskvärd tydlighet att vi inte har några egna erfarenheter i större utsträckning av detta. Det kan vi förhoppningsvis råda bot på så småningom.

Men det finns andra som har den erfarenheten och som har brottats med de utmaningar och krav som detta trots allt innebär. Man har ändå valt att fortsätta med den här formen. Jag skulle vilja be någon representant från brittiska ambassaden kommentera lite hur man har sett på att man går vidare med den här typen av lösning.

Tina Karlberg: Jag ansvarar för handelsavdelningen på brittiska ambassaden i Stockholm. Jag har inte tillräckligt djup kunskap om utvecklingen av PPP-projekt i Storbritannien för att svara heltäckande på din fråga, tyvärr.

Jag kan bara konstatera att Storbritannien har jobbat med olika typer av PPP-lösningar under många år. Man fortsätter dessutom med det. Man måste dock ta i beaktande att det brittiska systemet ser annorlunda ut hela vägen igenom. Det gäller plansystem, finansiering, den alternativa finansieringen

och alternativa upphandlingsformer. De är annorlunda. Man kan alltså inte jämföra i alla delar. Men vi kan ändå konstatera att Storbritannien fortsätter.

Brittiska operatörer och företag är intresserade av vad som händer på den nordiska marknaden. De skulle säkert i viss mån kunna bidra till att se till att vi får den konkurrens som är så viktig. Även brittiska företag kan ju vara med och bjuda på projekt i Norden.

Den som vill ha mer information om hur det ser ut i Storbritannien får gärna vända sig till oss, så hjälper vi till med sådant.

Ordföranden: Vi tackar varmt för det erbjudandet.

Ingemar Vänerlöv (kd): Fru ordförande! När man går över från anslagsfinansierad satsning när det gäller infrastruktur till OPS-lösningar, som det har pratats om här i dag, har vi förstått att det under några år ger ett visst budgetutrymme. Men så småningom, när avbetalningarna växer, minskar utrymmet för nya projekt. Då kan man väl anta att medborgarna och trafikanterna får vara med och betala.

Jag undrar om ni ser en trend att ju fler OPS-satsningar som görs, desto större blir risken eller chansen att trafikanterna själva är med och betalar för att köra på vissa vägsnitt eller på vissa broar. Både Ingemar Skogö och Per-Olof Granbom har använt sentensen tillgänglighetsbaserad ersättning. Menar ni att det är trafikanterna som är med då?

Ingemar Skogö: Jag tror att det är två parallella trender som egentligen är oberoende av varandra: OPS å ena sidan och att trafikanterna betalar å andra sidan. Vi har varit måna om att hävda och driva linjen att OPS är mer av en entreprenadform än en fråga om finansiering. I praktiska exempel går det sedan att förena, och det är klart att det underlättar finansieringen. Men det finns inte något konceptuellt som säger att det måste vara brukarfinansiering för att det ska vara OPS.

Tillgänglighetsbaserad ersättning är en ersättning som är baserad på hur tillgänglig vägen är för trafikanterna. Det handlar om att man snöröjer den, att man ser till att man inte har vägarbeten under högtrafiktider och så vidare. Det har ingenting med ersättningen från trafikanterna att göra – i den mån den behövs. Det är väghållarens ersättning till entreprenören som är baserad på hur tillgänglig entreprenören låter vägen vara.

Per-Olof Granbom: Vi ser det på samma sätt. Vi talar också om tillgänglighetsavgift, och det gör vi därför att vi betalar via statens medel för att banan, i det här fallet, är funktionsduglig och farbar och har den kvalitet som vi har avtalat om.

Om vi skulle ha brukaravgifter tror vi att åtminstone på vissa anläggningar som skulle byggas så här skulle marknadsrisken bli oerhört stor för entreprenören. Det skulle bli väldigt få som lämnade anbud, och dålig konkurrens. Jag tror inte att entreprenörerna är beredda att gå in i den risknivån.

Peter Pedersen (v): Fru ordförande! Jag konstaterar att det finns ett slags ohelig allians mellan Vänsterpartiet, Sveriges Kommuner och Landsting, delar av näringslivet och vissa handelskammare. De ifrågasätter eller åtminstone kritiserar det sätt som staten finansierar våra investeringar i infrastruktur på.

Min fråga är: Är den stora frågan att vi kanske borde ändra det sätt som vi finansierar långsiktiga investeringar på? Är det ett större problem? Skulle det lösa upp fler knutar, och skulle det ha något slags påverkan på utrymmet för OPS? Jag skulle gärna vilja att till exempel Tomas Rittsel från Stockholms handelskammare svarade på detta. Om staten ändrade sitt system och i ökad omfattning tillät lånefinansiering, till exempel via riksgälden eller på annat sätt – skulle det då minska trycket på OPS och möjliggöra att näringslivet använder sina pengar på ett alternativt sätt, till exempel i sin egen produktion?

Tomas Rittsel: Jag kan nog inte svara på alla delar i din fråga. Helt klart skulle man kunna tidigarelägga projekt på det sättet, men man skulle inte få samma tryck på att förkorta byggtid och förstärka innovationstid med OPS.

Per Bolund (mp): Fru ordförande! Min fråga går till Ingemar Skogö och Per-Olof Granbom. Den handlar om Vägverkets och Banverkets planeringsmetoder och prioriteringsmetoder för projekt. I det här fallet gäller det ifall man ska ta in näringslivet som en aktiv part i projekten och ge det ett helhetsansvar. Kanske skulle näringslivet till och med gå in och ta en del av kostnaden för projekten, som några debattörer har varit inne på.

Är det självklart att de projekt som näringslivet prioriterar är desamma som de som är mest samhällsekonomiskt relevanta och som uppfyller de transportpolitiska målen bäst för det övriga samhället? Finns det inte en risk att man genom att ta in näringslivet delvis kortsluter planeringsmetoderna? Vi har ju redan sett exempel där kommuner har gått in och förskottat och att man då har kunnat lyfta projekt som har gått före i prioriteringsordningen, framför andra projekt. Det kan finnas en risk att det blir samma hantering i det här fallet. Det är kanske inte de projekt som är mest samhällsekonomiskt relevanta som byggs först.

Ingemar Skogö: Det sker planering i olika tidsperspektiv och på olika nivåer. Jag tror att det måste vara så framöver också. Vi har just avslutat någonting som kallas för en inriktningsplanering, och lämnat rapporter till regeringen. Då är det en övergripande inriktning. Nästa fas är en åtgärdsplanering som kommer att börja förhoppningsvis i början på nästa år eller under nästa år. Där sker en planering för perioden 2010–2019 i nära samverkan med kommuner, med regioner och också med näringslivets organisationer. Men då är det på ett ganska övergripande plan.

Detta leder sedan fram till en plan över vilka projekt som behöver genomföras och vilka åtgärder som behöver vidtas under den tioåriga perioden. Då väger samhällsekonomiska, regionalekonomiska och andra bedömningar

tungt i planerna. De fastställs sedan av regeringen och kanske av riksdagen om de underställs riksdagen. Det är ur den listan man sedan diskuterar och tar fram de enskilda projekten som är prioriterade.

Såsom OPS har diskuterats i våra studier och såsom det fungerar i andra länder är det ur en sådan lista som projekten kommer fram. Det borde förhindra att det är andra överväganden än dem som har legat till grund för den långsiktiga planen som spelar in när man sedan väljer ut de konkreta projekten. De tas ur den långsiktiga planen.

Per-Olof Granbom: Jag ställer upp på vad Ingemar säger. Det finns två frågor i det här. Samhällsnyttan ska vara prioriteringsgrund för om det här ska utföras. Prövningen ska ske utifrån de transportpolitiska målen utan hänsyn till sättet för finansiering. Det är nästa fråga, när man väl har bestämt sig för att göra detta.

Vice ordförande Jan-Evert Rådström: Jag vill börja med att tacka ordföranden för att hon har hållit så strikt på tiderna att vi till och med lyckades komma in på minuten från kafferasten. Det är en prestation i sig.

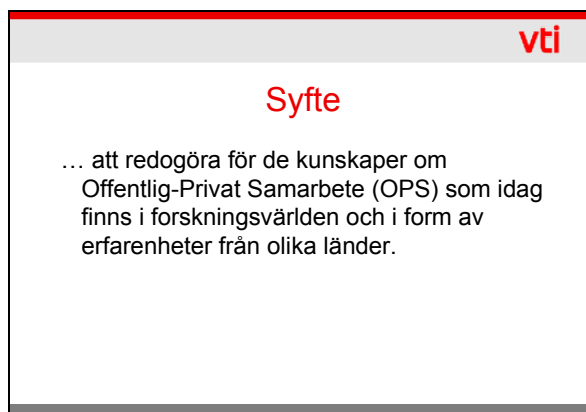
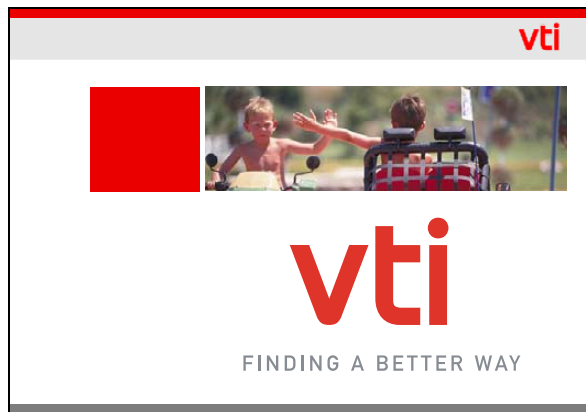
Jag vill också tacka alla föredragshållare och alla här i lokalen som har velat vara med på den här kunskapsresan om OPS och dess fördelar eller nackdelar.

Jag ska inte ge mig på ett försök att recensera dagen. Det vore en omöjlighet. Men vi kan väl konstatera att vi med säkerhet allihop på ett eller annat sätt får vara med i debatter och diskussioner. Frågan huruvida OPS är en möjlighet för vår finansiering av den framtida infrastrukturen lever.

Därmed kan vi i god tid avsluta den utfrågning som trafikutskottet har haft i dag om denna OPS-situation.

BILAGA 6

Bilder som visades av Jan-Eric Nilsson, Väg- och transportforskningsinstitutet (VTI), under hans presentation vid den offentliga utfrågningen om OPS – en ny väg för att finansiera vägar och järnvägar?



Tidigare studier

- » Arnek, M., L. Hellsvik, M. Trollius (2007), *En svensk modell för offentlig-privat samverkan vid infrastrukturinvesteringar. Rapport framtagen av en för Banverket, VTI och Vägverket gemensam arbetsgrupp*. Tryckt som VTI-Rapport 588.
- » *Transport Infrastructure Investment. Options for Efficiency*. OECD (januari 2008).

- » 1 Inledning
- » 2 Centrala begrepp
- » 3 Situationen i några olika länder
 - » 3.1 Norge
 - » 3.2 Finland
 - » 3.3 England
 - » 3.4 Skottland
 - » 3.5 Tyskland
 - » 3.6 Italien
 - » 3.7 Motorvägsconcessioner i Frankrike
 - » 3.8 Finansiering av det italienska motorvägsnätet
 - » 3.9 Ungeirs motorvägsprojektet M1-A15
 - » 3.10 Portugal
 - » 3.11 Arlandabanan
 - » 3.12 E16:s uppföljning
- » 4 Konsekvenser av OPS för samhällsekonomisk effektivitet
 - » 4.1 Vilka projekt ska byggas?
 - » 4.2 Tullar eller skatter?
 - » 4.3 Kostnadseffektivitet
- » 5 Drivkrafter bakom OPS
- » 6 Finansiella aspekter på OPS
- » 7 OPS och den demokratiska styrningen av infrastrukturbeslut
- » Appendix A. Avtalsvillkor för ett fiktivt OPS-projekt
- » Appendix B. Statsvetenskapliga perspektiv på offentlig-privat samverkan. En forskningsöversikt

Definitioner

- » Traditionell upphandling (utförandeentreprenad):
 - » Endast byggande (inte drift och underhåll).
 - » Beställaren beskriver *vad* som ska göras och *hur*.
- » Funktionsupphandling;
 - » Både byggande och drift och underhåll (15 till 30 år).
 - » Uppdraget preciserar funktion, inte *hur*.
- » Offentlig Privat Samarbete OPS);
 - » Som funktionsentreprenad samt ...
 - » ... lån + eget kapital bekostar genomförande.
 - » Betalas tillbaka under projektiden, som
 - » ... avgifter på trafikanter,
 - » ... eller avbetalningar från statsbudgeten.

vti

Erfarenheter

- » Få systematiska utvärderingar (England, Skottland, Norge)
- » Inga belägg för kostnadsbesparingar efter slutförd investering.
- » Projekt genomförs på eller snabbare än tidsplanen.
- » Färre kostnadsöverskridanden.

vti

OPS och avgifter

- » I särskilda situationer kan det vara lämpligt att betala OPS med brukaravgifter.
 - » Arlanda
 - » Öresund
 - » Norska vägprojekt
- » Men för många projekt skulle avgiftsfinansiering leda till samhällsekonomisk oönskad undanträngning av trafik.

vti

OPS och finansiering

- » OPS är ett sätt att gå från direktfinansiering till avbetalningsfinansiering,
- » *inte* en ny källa för infrastrukturfinansiering.
- » Men; i samband med övergång från det ena till det andra systemet *kan* man skapa ett temporärt budgetutrymme.

OPS och kostnadseffektivitet

- » Det samhällsekonomiska motivet för OPS är att kunna bygga mer till lägre kostnad.
 - » Produktivetsförbättring 1995-2005
 - » ... i industrin ca 90 procent.
 - » ... noll i bygg- och anläggningsbranschen.
- » Hypotes: Dagens utförarentreprenader begränsar utrymmet för innovationer och kostnadsbesparande tekniska lösningar.

OPS eller funktionsentreprenad?

- Privata företag har högre kostnad än staten för kapital.
- Men privat upplåning/OPS har andra fördelar:
 - Extern kvalitetskontroll.
 - Ökar sannolikheten för att utföraren tvingas stå för sina åtaganden.

Att tänka på vid utformning av OPS-avtal

- » Bygg bara samhällsekonomiskt effektiva projekt.
- » Utforma projekt för att minimera livscykelkostnader; långa avtal.
- » Konkurrens under upphandlingsfasen.
- » Beakta infrastrukturens kvalitet i förfrågningsunderlaget.

vti

Att tänka på... (forts.)

- » Fördela risker mellan parterna beroende på specifika situationer.
- » Projekten kanske behöver vara tillräckligt stora för att effektiviseringsvinster kan balansera ökade upphandlingskostnader.
- » Uppmuntra innovation; fokus på funktion, inte hur ett arbete ska genomföras.

vti

Att tänka på... (forts.)

- » OPS- (liksom vanliga) projekt bör utvärderas.
 - » Stärker drivkrafterna att göra rätt från början.
 - » Slå fast erfarenheter till nytta för framtida beslut.
- » Beslut om OPS bör föregås av en riksdagsbehandling.
 - » Demokratisk styrning och transparens

vti

Frågor för riksdagen att ta ställning till

- » Ska OPS ersätta eller komplettera projekt i planen?
 - » Konsekvenser av olika val för statsfinansiella mål (utgiftstak och överskott över budgetcykeln).
 - » Konsekvenser för framtida avbetalningar...
 - » ... kräver transparent redovisning av låneskuld och garantiåtaganden.

vti

Frågor för riksdagen att ta ställning till

- » Medfinansiering eller inte?
 - » Stärker intressenternas ansvarstagande...
 - » ... men ökar risken för att olönsamma projekt genomförs.
- » Kostnadseffektivitet
 - » Redovisning av kostnaderna för att genomföra ett projekt som OPS respektive på traditionellt sätt.
 - » Icke teknisk redovisning av hantering av projektrisker.

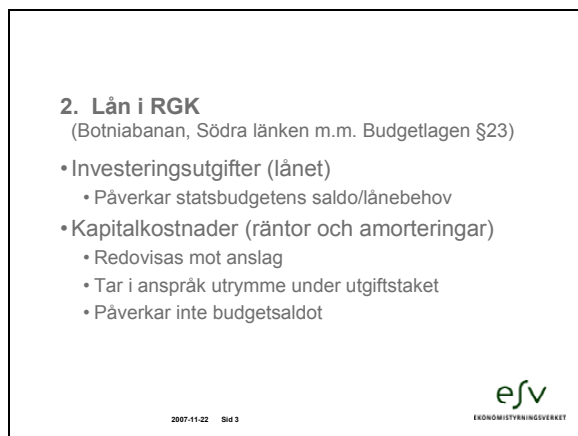
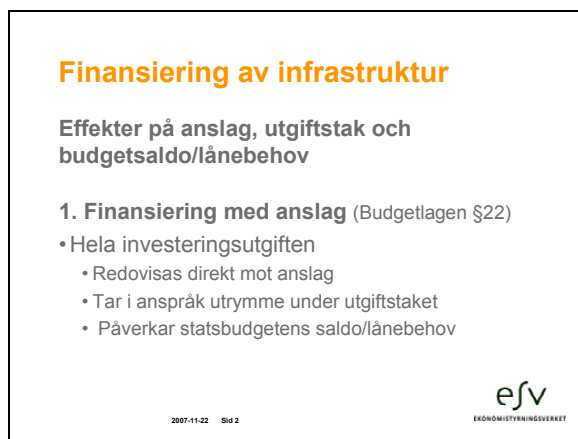
vti

Slutsatser

- » OPS öppnar inte Pandoras ask för att bekosta ny infrastruktur ...
- » ... med innebär rätt utformat en potential för effektivitetsförbättringar...
- » ... i en bransch med svag produktivitetsutveckling.

BILAGA 7

Bilder som visades av Yvonne Gustafsson, Ekonomistyrningsverket, under hennes presentation vid den offentliga utfrågningen om OPS – en ny väg för att finansiera vägar och järnvägar?



3. Finansiering genom OPS

- Investeringsutgiften finansieras troligen genom lån på marknaden som tas av projektbolaget
 - påverkar inte statsskulden
- Ersättningen till projektbolaget som ska täcka kapitalkostnaden (räntor, amorteringar) samt kostnader för drift, underhåll och vinst
 - redovisas mot anslag
 - tar i anspråk utrymme under utgiftstaket
 - påverkar budgetsaldot
- Ev. avgiftsinkomster redovisas mot anslag

esv
EKONOMISTYRNINGSVERKET

2007-11-22 Sid 4

Slutsatser

- Inget alternativ strider mot budgetlagen (Budgetlagen §22, 23)
- OPS
 - Intecknar utrymme för framtiden (anslag, utgiftstak och lånebehov)
 - Svårt att överblicka
 - Ger möjlighet att omfördela utrymme över tid
 - Statens åtagande till ett projektbolag redovisas inte
 - Risk att åtagandet till projektbolaget tränger ut annan infrastruktur
 - Blir det billigare – eller...?

esv
EKONOMISTYRNINGSVERKET

2007-11-22 Sid 5

Yvonne Gustafsson

Tfn: 08-690 45 60

yvonne.gustafsson@esv.se

esv
EKONOMISTYRNINGSVERKET

-
- | | |
|--------------|--|
| 2004/05:RFR1 | TRAFIKUTSKOTTET
Transportforskning i en föränderlig värld |
| 2004/05:RFR2 | NÄRINGSUTSKOTTET
Statens insatser för att stödja forskning och utveckling i små företag
Rapport till riksdagens näringsutskott |
| 2004/05:RFR3 | KONSTITUTIONSUTSKOTTET
Nationella minoriteter och minoritetsspråk |
| 2004/05:RFR4 | SKATTEUTSKOTTET
Skatteutskottets offentliga seminarium om skattekonkurrensen den 15 mars 2005 |
-
- | | |
|--------------|---|
| 2005/06:RFR1 | JUSTITIEUTSKOTTET
Brottsskadeersättning och skadestånd på grund av brott.
Undersökning av skillnader mellan beslutad brottskadeersättning och av domstol sakprövat skadestånd |
| 2005/06:RFR2 | JUSTITIEUTSKOTTET
Särskild företrädare för barn
Uppföljning om tillämpningen av lagen (1999:997) om särskild företrädare för barn |
| 2005/06:RFR3 | MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET
Förutsättningarna för småskalig livsmedelsproduktion – en uppföljning |
| 2005/06:RFR4 | KONSTITUTIONSUTSKOTTET
Regeringsmakt och kontrollmakt.
Offentligt seminarium tisdagen den 15 november 2005 anordnat av konstitutionsutskottet |
| 2005/06:RFR5 | KULTURUTSKOTTET
Statsbidrag till teater och dans
En uppföljning av pris- och löneomräkningens konsekvenser |
| 2005/06:RFR6 | UTRIKESUTSKOTTET
Utrikesutskottets uppföljning av det multilaterala utvecklingssamarbetet |
| 2005/06:RFR7 | TRAFIKUTSKOTTET
Sjöfartsskydd
En uppföljning av genomförandet av systemet för skydd mot grova våldsbrott gentemot sjöfarten |
| 2005/06:RFR8 | UTRIKESUTSKOTTET
Vår relation till den muslimska världen i EU:s grannskapsområde |
| 2005/06:RFR9 | NÄRINGSUTSKOTTET
Näringsutskottets offentliga utfrågning om elmarknaden den 18 maj 2006 |

RAPPORTER FRÅN RIKSDAGEN

2006/07

-
- | | |
|--------------|---|
| 2006/07:RFR1 | FINANSUTSKOTTET
En utvärdering av den svenska penningpolitiken
1995–2005 |
| 2006/07:RFR2 | UTRIKESUTSKOTTET OCH
MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET
Offentlig utfrågning den 12 december 2006 om en gas-
ledning i Östersjön – fakta om projektet – internationell
rätt – tillvägagångssätt vid tillståndsprövning |
| 2006/07:RFR3 | TRAFIKUTSKOTTET
Trafikutskottets uppföljning av flyttning av fordon |
| 2006/07:RFR4 | TRAFIKUTSKOTTET
Trafikutskottets offentliga utfrågning om trafiklösningar
för Stockholmsregionen |
| 2006/07:RFR5 | MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET
Offentlig utfrågning om förutsättningarna för att bedriva
småskalig livsmedelsproduktion |
| 2006/07:RFR6 | KULTURUTSKOTTET
Offentlig utfrågning på temat Var går gränsen för den
konstnärliga friheten? |
| 2006/07:RFR7 | UTRIKESUTSKOTTET
Sveriges deltagande i EU:s biståndspolitik |
| 2006/07:RFR8 | SKATTEUTSKOTTET
Uppföljning av kvittningsregeln för nystartade företag |

-
- 2007/08:RFR1 SKATTEUTSKOTTET
Inventering av skatteforskare 2007
- 2007/08:RFR2 TRAFIKUTSKOTTET
Offentlig-privat samverkan kring infrastruktur – en
forskningsöversikt
- 2007/08:RFR3 MILJÖ- OCH JORDBRUKSUTSKOTTET
Uppföljning av de fiskepolitiska insatsernas resultat och
konsekvenser för företag inom fiskeområdet
- 2007/08:RFR4 SOCIALUTSKOTTET
Socialutskottets offentliga utfrågning på temat våld mot
äldre, den 19 september 2007
- 2007/08:RFR5 TRAFIKUTSKOTTET
Uppföljning av hur stormen Gudrun hanterats inom
transport- och kommunikationsområdet
- 2007/08:RFR6 FÖRSVARsutskottet
Utvärdering av 2004 års försvarspolitiska beslut
- 2007/08:RFR7 SKATTEUTSKOTTET
Öppet seminarium om attityder till skatter
- 2007/08:RFR8 FÖRSVARsutskottet
Forskning och utveckling inom försvarsutskottets
ansvarsområde
- 2007/08:RFR9 JUSTITIEUTSKOTTET
Uppföljning av Kriminalvårdens behandlingsprogram för
män som dömts för våld i nära relationer