



ENHET
Enheten för Ekonomisk politik
HANDLÄGGARE
Peter Gerlach

DATUM
2021-01-18
ERT DATUM
2020-10-30

DIARIENUMMER
20200315
ER REFERENS
I2020/01827/TP

Infrastrukturdepartementet

103 33 Stockholm

Remissvar Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

LO har tagit del av Trafikverkets inriktningsunderlag för perioden 2022-2033 och 2022-2037 och vill framföra följande synpunkter till regeringen med anledning av underlaget.

- Regeringen bör kraftigt höja anslagen till infrastrukturen för nästa planperiod. Det är oacceptabelt att inte klara vidmakthållandet av den svenska infrastrukturen. Därtill är det problematiskt att skjuta på tidigare namngivna objekt. En bra infrastruktur är ett av de viktigaste näringspolitiska instrumenten för att gynna tillväxt och sysselsättning i vårt land.
- LO instämmer i bedömningen att de nya stambanorna, om de ska byggas, bör finansieras utanför plan. Detta för att ge bästa organisatoriska förutsättningar för projektet, sänka totalkostnaderna och tidigarelägga nyttorna av investeringarna. LO anser att detta i sådana fall bör ske genom att regeringen i sin uppföljning av målet för det strukturella finansiella sparandet justerar utfallet med kostnaderna för höghastighetsbanorna. Detta kan jämföras med hur man tillfälligt justerade det finansiella sparandet för de extraordinära kostnaderna vid migrationskrisen 2015-2017. Nya stambanor skulle vara den största infrastrukturinvesteringen på flera generationer. Denna unika kostnadsmassa motiverar en särskild hantering av projektet.
- LO anser att Trafikverkets bristande kostnadskontroll är mycket oroväckande. Den snabbt stigande kostnadsutvecklingen måste betraktas som ett stort misslyckande för myndigheten och ställer frågor om dagens organisationsstruktur för vidmakthållande är ändamålsenligt. I inriktningsunderlaget saknas koppling till utredningen om järnvägsunderhållets organisering trots att denna utredning är en av få utredningar som åtminstone ger en förklaringsmodell för den ohållbara kostnadsutvecklingen. LO anser

POSTADRESS 105 53 Stockholm
BESÖKSADRESS Barnhusgatan 18
TELEFON 08-796 25 00 TELEFAX 08-24 52 28
E-POST mailbox@lo.se HEMSIDA www.lo.se
ORGANISATIONSNUMMER 802001-9769
BANKGIRO 368-4834 PLUSGIRO 8 50-8

Landsorganisationen i Sverige

att det är rimligt att pröva om en bättre kostnadskontroll kan uppnås genom att delar av verksamheten sköts i egen regi.

- De höga diskonteringsräntorna i de samhällsekonomiska kalkylerna i inriktningsunderlaget väcker frågor. Trafikverket har tillämpat i stort sett samma diskonteringsränta sedan 1990-talskrisen. I Trafikverkets rapport "Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.0" beskrivs att "nivån på diskonteringsränta har stor betydelse för utfallet av en samhällsekonomisk kalkyl". En lägre kalkylränta skulle troligtvis inte medföra några större förändringar av den inbördes rangordningen av olika infrastrukturinvesteringars lönsamhet. Men det skulle göra en väsentligt större andel av övervägda projekt samhällsekonomiskt lönsamma i dessa planeringsunderlag.

I tidigare utgåvor av ASEK baserades statens diskonteringsränta på detta område på nivån på den riskfria räntan och sattes till 4 procent. I takt med att de riskfria räntorna föll har verket i senare utgåvor av ASEK lutat sig på Ramsey-ekvationen där flera faktorer läggs samman för att komma fram till den rätta diskonteringsräntan (som 2016 sänktes till 3,5 procent vilket också är dagens nivå). En viktig faktor är den årliga reala BNP-tillväxten per invånare. Trafikverket bedömer denna till att vara 1,8 procent i genomsnitt fram till 2050. Detta är ett anmärkningsvärt högt antagande. Som jämförelse kan man se att Konjunkturinstitutets prognos för real BNP-tillväxt per invånare perioden 2000-2030 är 1,25 procent per år.

Därutöver argumenterar Trafikverket för att det finns teoretiskt stöd för att diskonteringsräntan bör avta över tid. Då detta inte bedöms praktiskt lämpligt har dock Trafikverket valt att ha en konstant ränta för hela kalkylen.

Därtill resulterade Trafikverkets beräkningar av Ramsey-ekvationen egentligen i en ränta på 3,3 procent som har avrundats uppåt till 3,5 procent för att "hantera systematisk risk".

Därtill pekar nyare forskning ut väsentligt lägre diskonteringsräntor som motiverade, bland annat på grund av en fallande riskfri ränta.^{1 2}

¹ Drupp, Moritz A., Mark C. Freeman, Ben Groom and Frikk Nesje. 2018. "Discounting Disentangled." *American Economic Journal: Economic Policy*, 10(4):109-34.

² Bauer, Michael D., Glenn D. Rudebusch. 2020. "The Rising Cost of Climate Change: Evidence from the Bond Market," Federal Reserve Bank of San Francisco Working Paper 2020-25. <https://doi.org/10.24148/wp2020-25>

LO är kritisk till Trafikverkets val av diskonteringsränta i de beräkningar som ligger till grund för de samhällsekonomiska kalkylerna i inriktningsunderlaget och förordar att en lägre diskonteringsränta används för i framtiden.

- En utgångspunkt i arbetet med inriktningsunderlaget har varit att transportsektorns klimatmål ska nås. Trafikverkets förslag till fördelning av den ekonomiska planeringsramen baseras därför på ett scenario som utöver redan beslutade och aviserade styrmedel och åtgärder också innehåller antaganden om ytterligare styrmedel och åtgärder som leder till att klimatmål nås genom en kombination av omfattande elektrifiering, högre andel förnybara drivmedel och högre bränslepriser. LO vill till regeringen betona behovet av en rättvis klimatomställning på transportområdet. Att i så hög grad luta sig mot högre bränslepriser som åtgärd för att begränsa transportsektorns klimatutsläpp framstår som riskabelt. Särskilt då de regional- och fördelningspolitiska aspekterna av denna prismekanism är så problematiska. Trafikverket bör tydliggöra hur centralt detta antagande är för myndighetens bedömning av måluppfyllnaden under perioden. LO är dessutom kritisk till en grön skatteväxling där hela löntagarkollektivet kompenseras för klimatmässigt nödvändiga höjningar av bränsleskatterna. En fördelningsanalys på såväl miljöskatterna som de kompensatoriska åtgärderna är nödvändiga. Därtill vill vi betona det problematiska med en grön skatteväxling där man växlar en höjning på en försvinnande skattebas mot en sänkning av skatten på en växande skattebas. Detta hotar den långsiktiga finansieringen av det offentliga åtagandet. LO instämmer i myndighetens skrivningar om att det behövs en strategi för att klara den biodrivmedelsförsörjning som är nödvändig för att nå klimatmålen kostnadseffektivt. LO ställer sig i grunden positiv till möjligheten att använda tyngre och längre lastbilstransporter, både för den klimatnytta och transportnytta som kan tänkas uppnås. Vi saknar dock fortfarande en grundlig genomgång och kvantifiering av överflyttningsriskerna från järnväg till väg och är kritiska till att myndigheten nöjer sig med att konstatera att klimatnyttorna ”inom trafikslaget” ökar.
- LO kan inte bedöma de åtgärder som föreslås för att komma till rätta med sektorns kompetensbehov, men delar problemanalysen och betonar behovet av vidare åtgärder. Höjda ambitioner på infrastrukturområdet kräver en bättre kompetensförsörjning. Särskilt om man inte vill se ytterligare försämringar i kostnadsläget för underhåll och nyinvesteringar.
- LO vill därtill uppmärksamma departementet på inriktningsunderlagets bristande analys av de stora problem med

fusk, social dumpning och illojal konkurrens som vi ser i transportsektorn. Som sektorsmyndighet bör Trafikverket tydligare uppmärksamma dessa problem och föreslå åtgärder mot desamma. Om nödvändigt bör regeringen förtydliga detta i regleringsbrevet till myndigheten.

Med vänlig hälsning
Landsorganisationen i Sverige

Susanna Gideonsson

Peter Gerlach
Handläggare