



HANDLÄGGARE/ENHET  
Ekonomisk politik och  
arbetsmarknad  
Gabiella Lavecchia

DATUM  
2016-03-03

DIARIENUMMER  
20160031

ERT DATUM  
2016-01-12

ER REFERENS  
N2016/00179/TIF

Näringsdepartementet

103 33 Stockholm

## **LOs yttrande över delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)**

### Sammanfattning

LO har beretts tillfälle att yttra sig över delrapporten från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3) och anser sammanfattningsvis följande:

- LO menar att det är av stor vikt att byggandet av höghastighetsjärnväg resursmässigt inte tränger undan satsningar på förbättrad regionaltrafik, godstrafik, eller underhåll av nuvarande stambanor.
- Utifrån internationella erfarenheter är det svårt att dra slutsatser som är relevanta för Sverige. Inget land har byggt och öppnat höghastighetsbanor på en helt avreglerad järnvägsmarknad på motsvarande sätt. Detta gör det svenska projektet ensamt i sitt slag och därmed svårt att förutsäga.
- Staten måste ha ett stort inflytande över höghastighetsjärnvägens utnyttjande men också över dess finansiering. Det gör att så kallade OPS-lösningar blir mindre attraktiva. Att sälja statliga tillgångar endast av finansieringsskäl framstår inte heller som en rimlig lösning.



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**

- Vad höghastighetstågen får för effekt på resandet i framtiden är i dagsläget osäkert och det saknas i rapporten konsekvensanalyser på viktiga områden, så som byggnation, drift och underhåll.
- Höghastighetsjärnväg kan vara en viktig satsning för att frigöra kapacitet för både gods och regionaltrafik i den idag befintliga järnvägsstrukturen. Men det är också viktigt av regionalpolitiska skäl, och dessutom är så vitt vi vet idag tågtrafik det ur klimatsynpunkt klokaste transportslaget.

### Synpunkter

Problemen med den svenska järnvägen idag är uppenbara. Förutom problematik med tillförlitlighet, punktlighet, bristande underhåll och otydlig styrning är också kapaciteten alldeles för låg på viktiga sträckningar. Med nya höghastighetsbanor skulle kapacitet kunna frigöras på den redan idag existerande järnvägen, vilket skulle bereda utrymme för både godstrafik och lokal samt regional tågtrafik.

Lika viktigt är att de nya banorna skulle göra det lättare att resa snabbt i södra och västra Sverige vilket förväntas leda till att arbetsmarknadsläget för de orter som omfattas av förslaget förbättras avsevärt. LO ser också att nyttan av höghastighetsspår skulle ökas än mer om de kunde utsträckas till Köpenhamn och Oslo, för att på så sätt bygga samman tre nordiska huvudstäder. Nya spår och nya stationer skulle också kunna ge utrymme att bygga fler bostäder och påskynda utbyggnad av kollektivtrafiken i de föreslagna regionerna.

Såvitt vi idag kan överblicka är dessutom tågtrafik det ur klimatsynpunkt klokaste trafikslaget, även om det kanske är rimligt att anta att själva byggandet av banorna kan innebära en avsevärd miljöbelastning.

LO ställer sig med vissa förbehåll försiktigt positiva till byggande av höghastighetsnät i Sverige. Det finns stora osäkerheter kring vilka förutsättningar som egentligen är optimala och vilka lösningar som är rimliga gällande såväl byggandet, som driften och ägandet. Många stora frågor kvarstår fortfarande som hur ofta tågen ska gå, hur många bolag får köra på banorna, hur länge kan de garanteras trafik, hur ska service och underhåll skötas och utav vem? Var ska stationerna placeras, hur ofta ska tågen stanna på orterna mellan huvudorterna, vad blir biljettpriset, hur stor del av trafiken kan frigöras på nuvarande stambanor eller i andra trafikslag? Och ska det verkligen vara trafik i fri konkurrens? LO anser att det är av stor vikt att staten har ett sammanhållande ansvar och inflytande även om det idag är svårt att överblicka hur detta i detalj skulle kunna se ut.

Även ur ett internationellt perspektiv är det svårt att dra några slutsatser eller erfarenheter kring huruvida en investering i höghastighetståg kan bli samhällsekonomiskt lönsam. Inget annat land har byggt och öppnat höghastighetsbanor på en helt avreglerad järnvägsmarknad. Detta gör det svenska projektet ensamt i sitt slag och därmed särskilt svåranalyserat.

När det gäller finansieringen kan vi konstatera att prognoserna är osäkra. Otvivelaktigt kommer kostnaderna bli mycket betydande: enligt förslaget motsvarar de ca 5 – 8 procent av BNP i dagens penningvärde. Utredningen räknar idag med att projektet förväntas medföra kostnader i intervallet 190 – 320 mdr kronor. Historiska erfarenheter visar dessutom att infrastrukturprojekt ofta blir väsentligt dyrare än beräknat. Även vinsterna av infrastrukturprojekt, t ex i form av antalet resenärer, tenderar också att överskattas. SNS Konjunkturråd menar i sin analys av utredningen att Sverigeförhandlingens och Trafikverkets beräkningar är allt för optimistiska. Vidare har den samhällsekonomiska kalkyl som gjorts baserats på en investeringskostnad på 128 miljarder kronor, d.v.s. cirka hälften av mittpunkten i det kostnadsintervall som Sverigeförhandlingen har skattat.

I utredningen diskuteras olika förslag till finansieringslösningar, som t.ex. OPS och försäljning av statliga tillgångar. LO menar att båda dessa förslag är mycket tveksamma utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv. Vår syn är att staten tvärtom bör stärka sin position gällande ägande och drift av järnvägsinfrastruktur.

För LO är det avgörande att satsningen på ett höghastighetsnät inte tränger undan andra viktiga samhällssatsningar, så som satsningar på bostäder, grundläggande utbildning och andra viktiga välfärdsfunktioner.

Med hälsning  
Landsorganisationen i Sverige

Karl-Petter Thorwaldsson

Gabriella Lavecchia