

Är det lönt att välja tåget?

Åsa Hansson, rapportförfattare, docent och lektor i nationalekonomi vid Lunds universitet samt ledamot i Fores styrelse

Maria Börjesson, docent vid Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska högskolan

HG Wessberg, huvudförhandlare, Sverigeförhandlingen

PM Nilsson, politisk redaktör, Dagens Industri



[@fores_sverige](https://twitter.com/fores_sverige)
[#höghastighetståg](https://twitter.com/fores_sverige)
www.fores.se/hht



LUND
UNIVERSITY

Är det lönt att välja tåget?

Åsa Hansson



Höghastighetsjärnväg?



Trafikinфраstruktur

- Viktigt med välfungerande trafikinfrastruktur
- Krävs investeringar i trafikinfrastruktur
- Trafikinфраstruktur en offentlig angelägenhet
 - Marknadsmislyckanden
 - Långsiktig investering med stor osäkerhet
 - Finansieras via statsanslag och faller under finanspolitiska ramverket
- Regering och riksdag fattar beslut, långsiktig plan

Viktigt att hushålla väl med statens resurser

- Genomför de projekt som ger högst nytta per skattekrona
- Trafikverket gör en sk cost-benefit analys
 - Nyttorna vägs mot kostnaderna
 - Behövs en diskonteringsränta (3,5% i Sv)
- Svårt att mäta och stor osäkerhet i analysen

Trafikverket har gjort en kalkyl, som:

- visar att projektet är mycket olönsamt
 - **Nettonuvärdeskvot -0,63** (investeringskostnad 403 mdkr, driftskostnad 49 mdkr, positiva effekter 200 mdkr, allt räknat som nuvärden när järnvägen är klar).
- visar på en förhållandevis liten klimatnytta (6,4 mdkr)
- i kalkylen ingår privata resor, arbetsresor (regionalt och långdistans), gods, överflyttning från flyg mm
- flera känslighetsanalyser
 - en högre värdering av minskade utsläpp ändrar nettonuvärdeskvoten från -0,63 till -0,61
 - ett högre tidsvärde för arbetsresor (pga bättre matchning på arbetsmarknaden, kvoten går från -0,63 till -0,62)

Utöver kalkylen har Trafikverket gjort en bedömning av en lång rad andra faktorer

- där det bland annat ingår en rad miljöfaktorer som är negativa (bygget, barriär för människor och djur, förstör natur och kulturlandskap)
- positiva effekter för tillförlitlighet, bekvämlighet, trafiksäkerhet mm
- totaleffekten av faktorerna som inte är med i kalkylen bedöms som svagt negativ, inte väsentlig jämfört med det som ingår i kalkylen
- Fördelningsanalysen: Stockholm är största vinnaren på bygget.

Beslutsprocessen

- Strukturella problem: kostnaderna underskattas, nyttorna överskattas
- Vem vinner på investeringen och vem betalar?
 - Starka intressen för, har mycket att vinna på projektet
 - De som står för kostnaden förlorar lite per individ (allmänningens tragedi)
- Alternativ väljs bort tidigt i processen
- Diskonteringsräntan för låg – flera experter menar att den borde vara 6% för järnvägsinvesteringar
- Flera rapporter och forskare funnit en låg korrelation mellan samhällsekonomisk lönsamhet och de projekt som genomförs

”Samhällsekonomisk lönsamhet spelade däremot en mycket liten roll för regeringens val av investeringsobjekt. [...] Dessa väljs uppenbarligen utifrån andra bevekelsegrunder.” (Finanspolitiska rådet 2015, sid 139)

Hur finansiera?

- Finanspolitiska ramverket centralt och **viktigt**
- Finansiering via statsanslag huvudprincip
 - Utgifterna bokföras det år de är avsedda att användas
 - Sedan 2012 möjligt lånefinansiera om det inte belastar statsbudgeten
- Svårt att få in HHT utan att det tränger undan annat
- Hitta alternativ finansiering!

Ökat inslag av privat/ medfinansiering

- Sverigeförhandlingen föreslår att 5-10% finansieras med hjälp av värdeåterföring
 - Planvinster och värdestegringsersättning
 - Ökade intäkter från fastighetsskatt
 - Tillfällig infrastrukturskatt
 - Höjda banavgifter
 - Skatt på stationsbyggnader och flygplatser
- Kommunal medfinansiering
 - Betalar en symbolisk summa – stor hävstång
 - Osäker finansieringsform
- Lån enda realistiska alternativet

Slutsats

- Kostar väldigt mycket, samhällsekonomiska kalkylen visar att investeringen är mycket olönsam, stor osäkerhet i prognos
- För få människor i Sverige för att HHT ska vara lönsamt
- Nyttan högre och markvärdestegringar större för pendelresor än tjänsteresor (antalet pendelresor lågt för HHT, 8%) – risk att regionaltrafiken åsidosätts



LUND
UNIVERSITY

Är det lönt att välja tåget?

Åsa Hansson, rapportförfattare, docent och lektor i nationalekonomi vid Lunds universitet samt ledamot i Fores styrelse

Maria Börjesson, docent vid Centrum för transportstudier vid Kungliga Tekniska högskolan

HG Wessberg, huvudförhandlare, Sverigeförhandlingen

PM Nilsson, politisk redaktör, Dagens Industri



[@fores_sverige](https://twitter.com/fores_sverige)
[#höghastighetståg](https://twitter.com/hoghastighetstog)
www.fores.se/hht