

# Snabbtåget blir ännu dyrare än beräknat

Dagens Industri den 28 februari 2017

Regeringen är uttalat positiv till att bygga höghastighetsjärnväg, och planerna är långt gångna för den första etappen.

Nu lanserar tankesmedjan Fores rapporten "Är det lönsamt att välja tåget?" av Åsa Hansson. En webbsida lanseras också som kommer att uppdateras kontinuerligt med vanliga frågor och svar, länkar till viktiga dokument och artiklar. Rapportens viktigaste slutsatser är att projektet sannolikt är än mer olönsamt än Trafikverket har räknat med samt att finansieringsförslagen har tydliga problem.

Det finns en tendens både i Sverige och utomlands att stora infrastrukturprojekt blir betydligt dyrare än beräknat och att nyttorna snarare överdrivs än underskattas. Detta beror på att det finns starka intressen bland dem som gynnas av projektet (bland annat politiska, företagsekonomiska och teknologiska) att ta fram optimistiska kalkyler för projekt som bekostas av någon annan, nämligen skattekollektivet.

Eftersom var och en av skattebetalarna har lite att förlora har de svaga incitament att hålla emot. Detta kan medföra att projekt som inte är samhällsekonomiskt lönsamma ändå genomförs.

Enligt Trafikverkets beräkning skapar höghastighetsjärnvägen stor nytta, men ännu större kostnad. I kalkylen använder Trafikverket en så kallad diskonteringsränta för att jämföra framtida nyttor mot kostnader i dag. Ju längre fram i tiden nyttorna eller kostnaderna ligger desto lägre är värdet av dem räknat i dagens penningvärde. Problemet är att Trafikverket har använt en i ett internationellt perspektiv låg diskonteringsränta, 3,5 procent. Det finns en betydande risk att stora projekt drar ut på tiden och att kostnaderna drar över och nyttorna överskattats, och den risken bör vägas in genom att använda en högre diskonteringsränta.

Flera experter på området rekommenderar en diskonteringsränta på 6 procent för järnvägsprojekt, vilket skulle göra resultatet ännu mer negativt.

Sverigeförhandlingen, som har utsetts av regeringen för att underlätta bygget av höghastighetsbanan, har föreslagit att finansieringen delvis ska ske genom beskattning av ökade markvärden till följd av investeringen. Det är en intressant finansieringsmetod, men för att generera skatteintäkter krävs att investeringen leder till betydande markvärdestegringar. I detta fall är de förväntade markvärdestegringarna små i förhållande till kostnaderna och fastighetsvärden kan sjunka på andra platser som inte får stationer utan bara höghastighetståg som bullrar förbi.

Sverigeförhandlingen förhandlar även med kommuner längs med den tänkta järnvägen om kommunal medfinansiering. Det innebär en risk för kommunerna eftersom effekterna av en station är osäker och beror på faktorer som ännu inte är bestämda och tågoperatören styr över.

Det finns också en risk att dragningen av banan eller stationslägena blir samhällsekonomiskt mindre effektiva om de styrs av vilka kommuner som är villiga att betala snarare än var banan och

stationerna gör mest nytta. Samtidigt betalar kommunerna som får en station bara en bråkdel av den nytta de erhåller och har därför starka incitament att driva igenom projektet.

Det är av yttersta vikt att statens resurser används på ett ansvarsfullt sätt och att rätt prioriteringar görs i valet mellan olika angelägna offentliga investeringar. Därför vill vi gärna ställa några frågor till infrastrukturminister Anna Johansson:

1. Hur tar regeringen hänsyn till att erfarenheten visar att kalkylerna vid stora projekt ofta är överdrivet optimistiska och att politiker tenderar att välja mindre lönsamma projekt?
2. Är Trafikverkets diskonteringsränta på 3,5 procent rimlig vid ett så stort och därmed riskabelt projekt som höghastighetsjärnvägen?
3. Hur förhåller sig regeringen till tanken att delfinansiera järnvägen med fastighetsskatt på områden nära de föreslagna stationerna?
4. Är det rimligt att prioritera höghastighetsjärnväg före andra tänkbara investeringar och åtgärder, med tanke på de starka argumenten emot och att det kan komma att tränga undan investeringar och trafikering av regional spårtrafik?

**Åsa Hansson**, docent i nationalekonomi  
IFN och Lunds universitet

**Andreas Bergström**  
vice vd, Fores