

DN Debatt

# DN Debatt. "KD:s riksting bör nödbromsa stödet för höghastighetståg"



PUBLICERAD 2019-11-06



Nyttorna med höghastighetståg är för små, kostnaderna för höga och undranträngningsrisiken för stor. Det är dags att dra i nödbromsen! skriver artikelförfattarna. Foto: Rusheng Yao / Alamy Stock Photo, Alamy

**DN DEBATT 7/11. I helgen håller Kristdemokraterna riksting i Umeå. En av de stora frågorna är hur partiet ska ställa sig till höghastighetsbanor för tåg. Vi hoppas att beslutet kommer att grundas på fakta och att partiet därför drar tillbaka sitt stöd, skriver forskarna Maria Börjesson, Harry Flam, John Hassler, Lars Hultkrantz, Per Kågeson och Jan-Eric Nilsson.**

Höghastighetståg i Sverige har visat sig vara robust samhällsekonomiskt olönsamma, [enligt Trafikverkets beräkningar](#). Varje investerad krona beräknas ge sammanlagt 25 öre i intäkter och samhällsnytta. Det beror på att tidsvinsterna är små och resandeunderlaget litet, samt på att klimat- och arbetsmarknadseffekter är mycket måttliga i förhållande till investeringskostnaden.

Den väldiga kostnaden riskerar att tränga undan andra angelägna infrastruktur-, välfärds- och klimatinvesteringar. I Sverigeförhandlingens slutbetänkande upptogs kostnaden till

230 miljarder kronor i 2015 års prisläge. Det är en prislapp som inte inkluderar stationsbyggnader, anslutningsspår och bangårdar. Dessutom finns flera indikationer på att kostnaderna riskerar att öka kraftigt.

**Kostnaden för Ostlänken med sträckningen mellan Järna och Linköping, vilket är den del som kommit längst i planeringen, har de senaste åren nästan fördubblats.** En ny rapport visar att höghastighetsbanorna kan komma att kosta omkring 400 miljarder, inte 230 miljarder, bland annat på grund av ändrade miljöregler, uppindexering av leverantörskostnader och studier av kostnadsökningar inom liknande projekt.

## **Beräkningar visar att de nya stambanorna kan ha betalat tillbaka sin klimatskuld från bygget först mot slutet av århundradet och detta förutsatt att övriga transportslag inte klarar av att ställa om. Om Sverige vill vara ett föredöme i klimatpolitiken är därför höghastighetsbanor fel väg att gå.**

Föga förvånande har de gigantiska kostnaderna fått flera debattörer att förespråka en alternativ finansiering. Men samtidigt som det kan vara förnuftigt att låna till nyttiga investeringar förändrar inte finansieringsformen det faktum att banorna är olönsamma och att någon måste stå för notan. Det har också föreslagits att finansieringen ska ske utanför det finanspolitiska ramverket. Syftet med detta förefaller vara att komma undan den normala prövningen av statens utgifter. Tanken med denna prövning är att olika utgifter ska ställas emot varandra så att skattebetalarnas pengar används på bästa sätt.

**När nya höghastighetsbanor ställs mot andra investeringar och underhåll av infrastruktur kommer de långt ner på prioriteringslistan.** Det finns ett stort antal andra infrastrukturprojekt som skulle ge större samhällsnytta per satsad krona. Inte heller klarar höghastighetsbanan en jämförelse med ökade satsningar på till exempel sjukvård och utbildning.

Det hävdas också att hänsyn till klimatet kräver en satsning på höghastighetsbanorna. Det finns inget stöd för ett sådant påstående. Beräkningar visar att de nya stambanorna kan ha betalat tillbaka sin klimatskuld från bygget först mot slutet av århundradet och detta förutsatt att övriga transportslag inte klarar av att ställa om. Om Sverige vill vara ett föredöme i klimatpolitiken är därför höghastighetsbanor fel väg att gå.

Trafikverket har utrett möjligheten att använda alternativa byggmetoder, däribland klimatneutral betong, för att få ner utsläppen. Det skulle innebära att utsläppen från spåranslagning och betongkonstruktioner kan bli lägre än vad som antagits i nuvarande beräkningar. Detta ändrar dock kalkylen högst marginellt. Vägtransporter står för lejonparten av utsläppen från inrikes transporter och dessa kommer inte höghastighetsbanorna att kunna minska nämnvärt.

**För att minska utsläppen från vägtrafiken är investeringar som främjar en elektrifiering av vägtransportsektorn långt viktigare.** Att använda klimatpolitikens resurser till höghastighetståg minskar möjligheten att finansiera åtgärder som verkligen gör skillnad för klimatet.

Från och med 2020 höjer Trafikverket kostnaden för koldioxidutsläpp från en och femtio till sju kronor per kg koldioxid i sina kalkyler. Detta är ett extremt högt pris på utsläpp jämfört med kostnaden för många andra åtgärder för att minska utsläppen. Den svenska koldioxidskatten ligger på en dryg krona per kg och kostnaden för att samla in och lagra koldioxid ligger också runt en krona per kg. Till och med en så stor ökning av utsläppspriset får bara en ytterst marginell effekt på den samhällsekonomiska kalkylen för tåginvesteringar. Till exempel har Ostlänken enligt nuvarande kalkyl en klimatnytta på 434 miljoner kronor. Räknar man med en fem gånger så hög klimatnytta, motsvarande Trafikverkets högre pris på koldioxidutsläpp, stiger klimatnyttan till drygt två miljarder kronor.

Samtidigt slutar kalkylen på ett samhällsekonomiskt underskott på 54 miljarder kronor: den högre värderingen minskar den samhällsekonomiska förlusten från 54 till 52 miljarder kronor. Ostlänken är därför också med en mycket hög värdering av minskade utsläpp en gigantisk förlustaffär.

**Förespråkarna hävdar att höghastighetsbanorna måste byggas för att avhjälpa kapacitetsbristen på spåren. Men inte heller detta stämmer.**

Det är runt storstäderna som spårkapaciteten är begränsande, men i Stockholm skulle ju höghastighetsbanan sluta i Järna! Höghastighetsbanorna riskerar att bli en gökunge som tränger ut investeringar som åtgärdar flaskhalsar i befintligt spårnät, för både person- och godstrafik. Sådana åtgärder har potentialen att snabbare och mycket billigare öka kapaciteten på spåren.

Höghastighetsbanan kommer att kräva [drifts- och underhållskostnader](#) på [över en miljard om året](#). Det är en öppen fråga hur många tågoperatörer som kommer att vara intresserade av att trafikera banorna givet de höga banavgifter som det skulle innebära.

Risken är uppenbar att staten kommer att behöva subventionera resandet kraftigt bland annat genom att betala operatörerna för att köra tågen. Samtidigt finns det inga övertygande skäl för att låta skattebetalarna subventionera långväga resor i höga hastigheter. Medan det finns fördelningspolitiska och samhällsekonomiska argument för att subventionera lokal och regional kollektivtrafik i både städer och glesbygd finns inga motiv för att staten, varken från miljösynpunkt eller ur ett fördelningspolitiskt perspektiv, bör subventionera resor mellan landets storstäder.

**Om Kristdemokraterna på allvar vill ta ansvar för framtidens infrastruktur och klimat måste de säga nej till nya stambanor för höghastighetståg.** Nyttorna med höghastighetståg är för små, kostnaderna för höga och undanträngningsrisken för stor. Det är dags att dra i nödbromsen!

**DN Debatt. 7 november 2019****Debattartikel**

Forskarna Maria Börjesson, Harry Flam, John Hassler, Lars Hultkrantz, Per Kågeson och Jan-Eric Nilsson:

**"KD:s riksting bör nödbromsa stödet för höghastighetståg"**

**Repliker**

Björn Westerberg och Gustaf Engstrand, Tågoperatörerna:

**"Forskarna polariserar debatten med tvärsäkra påståenden om nya stambanor"**

Vd:arna för Östsvenska, Sydsvenska, Västsvenska och Jönköpings handelskammare:

**"Dags att släppa handbromsen och investera i en effektiv och klimatvänlig infrastruktur"**

Järnvägsforskarna Sebastian Stichel, Evert Andersson och Mats Berg vid KTH:

**"Påståendena stämmer inte med internationella och svenska erfarenheter"**

Slutreplik från Maria Börjesson, Harry Flam, John Hassler, Lars Hultkrantz, Per Kågeson och Jan-Eric Nilsson:

**"KD:s nej till höghastighetståg var ett samhällsekonomiskt välgrundat beslut"**

**TEXT**

**Maria Börjesson**, professor i nationalekonomi, VTI

**Harry Flam**, professor i internationell ekonomi, Stockholms universitet

**John Hassler**, professor i nationalekonomi, Stockholms universitet

**Lars Hultkrantz**, professor i nationalekonomi, Örebro universitet

**Per Kågeson**, professor emeritus i miljösystemanalys, KTH

**Jan-Eric Nilsson**, professor i transportekonomi, VTI

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt