

Korta fakta om genomförd och publicerad samhällsekonomisk kalkyl höghastighetsjärnväg från 2016

Bakgrund till denna PM

I en ledare av PM Nilsson i Dagens Industri den 180412 kritiserar Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyl för höghastighetsjärnvägen från 2016. Tyvärr nämner han inte de känslighetsanalyser som redovisades samtidigt med kalkylen 2016. Därmed ges inte en fullständig bild av den samlade samhällsekonomiska analysen.

Känslighetsanalyser används t.ex. för att belysa effekter där Trafikverket ännu inte har fastställt och godkända effektsamband och de ger en indikation på relevanta storleksordningar av eventuellt utelämnade effekter i huvudanalysen. Denna PM syftar till att ge en kort men ändå mer fullständig bild av den samlade samhällsekonomiska analysen som genomfördes av höghastighetsjärnvägen 2016.

Även om det samhällsekonomiska resultatet visar att en investering är olönsam kan det finnas andra motiv att genomföra en investering. I en saklig diskussion kring metodiken för samhällsekonomisk analys är det dock viktigt att belysa samtliga delar – såväl huvudanalys och känslighetsanalyser.

Dynamiska arbetsmarknadseffekter

Nilsson tar först upp avsaknaden av dynamiska arbetsmarknadseffekter i kalkylen. Dynamiska effekter av infrastrukturinvesteringar på arbetsmarknaden är svåra att kvantifiera även om vissa framsteg har gjorts under senare år kring detta. Känslighetsanalysen som genomfördes 2016 tyder på att sådana effekter endast marginellt skulle påverka huvudanalysens nettoresultat och alltså inte förändra kalkylens slutsats att investeringen är mycket olönsam.

Förändrade förseningar

Nilsson tar upp att kalkylen inte beaktar förändrade förseningar av investeringen. Denna restriktion i Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyl har också belysts i en känslighetsanalys. Resultaten från denna analys tyder på en relativt stor positiv samhällsekonomisk effekt av investeringens effekt i termer av minskade förseningar. Men då kalkylens nettoresultat är så negativt skulle även ett tillägg för minskade förseningar inte förändra kalkylens nettoresultat med mer än 9% och därigenom inte förändra slutsatsen att investeringen är mycket olönsam.

Skattefaktor

Nilsson vänder sig mot användandet av den s.k. "skattefaktor" som läggs på investeringskostnaden för åtgärder i transportinfrastrukturen. Men även om man, som Nilsson föreslår, tar bort skattefaktorn i kalkylen för höghastighetsjärnvägen så kvarstår kalkylens huvudresultat, d.v.s. investeringen är mycket olönsam även utan skattefaktorn. Man bör även notera att ett huvudsyfte med Trafikverkets samhällsekonomiska kalkyler är att kunna rangordna olika investeringar i förhållande till varandra utifrån deras samhällsekonomiska lönsamhet. Eftersom skattefaktorn tillämpas i alla de samhällsekonomiska kalkyler Trafikverket genomför så påverkas inte rangordningen i någon större utsträckning av om man inkluderar skattefaktorn eller inte. Relativt andra investeringar påverkas alltså inte höghastighetsjärnvägens lönsamhet nämnvärt av om skattefaktorn är med i kalkylen eller inte. En beräkning som redovisades i samband med Trafikverkets kalkyl 2016 visar att investeringskostnaden skulle behöva minska från 230 miljarder till 86 miljarder kr. för att nå ett nollresultat i kalkylen.

Diskonteringsränta

Nilsson diskuterar den diskonteringsränta som används av Trafikverket och anser att den är alldeles för hög jämfört med den ränta staten kan låna till. Men den samhällsekonomiska diskonteringsräntan i Trafikverkets kalkyler motiveras inte direkt av statens finansieringskostnader. Den är istället kopplad till en värdering av konsumtion idag jämfört med konsumtion i framtiden. Man kan notera att de 3,5% Trafikverket använder ligger mellan den riskfria räntan och det avkastningskrav som ställs på en väl diversifierad portfölj av riskfyllda investeringar (ca. 7% enligt vissa bedömningar). Några bedömare har även kritiserat nivån på den diskonteringsränta Trafikverket använder och framfört att Trafikverkets ränta bör korrigeras för risk som inte kan diversifieras bort och därför borde vara högre istället för lägre mot vad den är idag. Deras rekommendation är att räntan borde vara uppåt 6% (se t.ex. Fores studie 2017:1 samt Mantalos och Hultkrantz (2018) "Estimating "Gamma" for Tail-hedge Discount Rates When Project Returns Are Co-integrated with GDP" i Applied Economics).

Nya bostäder

Avslutningsvis noterar Nilsson att kalkylen inte beaktar de nya bostäder som ska byggas längs med banan. Det är riktigt och ett förändrat boendemönster kan innebära att antalet tillkommande tågresenärer på höghastighetsjärnvägen blir större än vad som ligger till grund för kalkylen. Detta skulle i sin tur öka lönsamheten av investeringen. Men en beräkning som redovisades i Trafikverkets kalkyl 2016 visar att antalet tillkommande resenärer med tåg behöver vara 420% större än den som har beräknats i huvudanalysen för att nå ett nollresultat i kalkylen. Detta indikerar att det skulle krävas stora förändringar i boendemönster för att investeringen ska bli samhällsekonomiskt lönsam. Man kan även notera att kostnaderna för de nya bostäderna inte ingår i Trafikverkets kalkyl.

Ytterligare känslighetsanalyser

Utöver de känslighetsanalyser som avser de begränsningar i Trafikverkets kalkyl som Nilsson tar upp, så har ett antal ytterligare känslighetsanalyser genomförts. Några av dessa avser begränsningar som gör att kalkylen troligen underskattar det samhällsekonomiska värdet av investeringen: större överflyttningar av resor från flyg till tåg, en avsevärt högre värdering av minskade koldioxidutsläpp, och dubblerad kalkylperiod. Andra avser begränsningar som gör att kalkylen troligen överskattar det samhällsekonomiska värdet av investeringen: en högre investeringskostnad, förändrad ärendefördelning med lägre andel tjänsteresor, samt högre taxor på höghastighetståg än de som ligger till grund för kalkylen.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis visar de känslighetsanalyser som redovisats i anslutning till Trafikverkets kalkyl från år 2016 att det samhällsekonomiska resultatet i kalkylen av höghastighetsjärnvägen är stabilt. Beräkningar av maximal investeringskostnad respektive nödvändig storlek på resandeökning för att resultatet ska vända till positivt antyder att det krävs stora kostnadssänkningar respektive resandeökningar.

Vill du veta mer?

Samtliga samhällsekonomiska analyser som Trafikverket publicerat finns att läsa på Trafikverkets hemsida <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/>

Är du nyfiken på fakta om metodik för samhällsekonomisk analys kan du läsa mer under nedanstående länkar:

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/samhallsekonomisk-analys/>

https://www.trafikverket.se/contentassets/de3459c23d0f471cb76f06794915ea45/20171005_samhallsekonomisk_analys_jarvagsinv.pdf

<https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2016-09/trafikverkets-samhallsekonomiska-berakningsmodeller-i-hetluften/>