

Trafikverkets hemsida och intranät

Kopia till:  
Internt Trafikverket

### **Kommentar på artikel i Dagens Nyheter den 12/4 2019 ang. analyser av höghastighetsbanan**

Dagens Nyheter (DN) har publicerat en artikel angående Trafikverkets samhällsekonomiska analyser av höghastighetsjärnväg med rubriken "Trafikverket stoppade kalkyl som gynnade utbyggnad" 2019-04-12. Men som framgår av artikeln så finns inte den kalkyl som rubriken syftar på. Det DN-artikeln handlar om avser diskussioner under 2016 om att använda KTHs Järnvägsgrupps Samvipsmodell för att ta fram en prognos och samhällsekonomisk analys av höghastighetsbanorna utifrån en annan prognosmodell än Trafikverkets huvudmodell Sampers. Beslutet landade då i att inte använda Samvips, bland annat på grund av ett pressat tidsschema för leveranserna till Sverigeförhandlingen. Dessutom har Trafikverket regeringens uppdrag att i enlighet med förordning "utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet". Modellerna Sampers och Samvips har utvärderats och Trafikverket har mot bakgrund av dessa utvärderingar beslutat att inte använda Samvips. En notering värd att framföra är att samhällsekonomiska analyser kopplade till Samvips många gånger baseras på parametrar och värden som inte har godkänts av ASEK (Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn) och Trafikverket. Istället för att genomföra en analys med Samvips valde Trafikverket att låta det norska transportekonomiska institutet (TØI) granska Trafikverkets analyser och även metodmässigt jämföra Sampers och Samvips. TØIs slutsats angående analyserna av höghastighetsbanan var att den är olönsam vilket även Trafikverkets analyser visar. Trafikverkets huvudkalkyl visade att samhället får tillbaka ca. 40 öre per satsad krona och att det skulle krävas en resandeökning som är 420% större än den som ligger i huvudanalysen för att samhällsekonomiska nyttor och kostnader ska vara lika stora. TØI noterade vissa fördelar med Samvips t.ex. att Sampers inte fullt ut får med sig anslutningsresor och utrikesresor och att detta kan ha viss men ändå begränsad betydelse för huvudresultatet. Trafikverkets kompletterande analys ang. utrikesresor visar också att tillkommande utrikesresor ökar nettoresultatet i huvudanalysen marginellt.

### **Utrikesresor hanteras i Trafikverkets analyser av höghastighetsbanan 2016**

Artikeln i Dagens Nyheter innehåller ett antal påståenden som är felaktiga. För det första påstår en anonym medarbetare på Trafikverket att: "Om en tågresor till Köpenhamn skulle minska med två timmar ger det enligt modellen noll kronor i nytta." Detta är ett återkommande men likafullt felaktigt påstående som Trafikverket har bemött tidigare. Utrikesresor finns med i modellen med ett fast antal resenärer och dessa resenärer tillgodoräknas förstås de stora tidsvinster som höghastighetstågen medför. Det är *ökningen* i utrikesresande med höghastighetståg som modellen (Sampers) inte hanterar. Eftersom detta är allmänt känt så genomfördes en separat analys av utrikesresor kopplade till höghastighetsjärnvägen under 2016. Slutsatsen var att detta har en viss men långt ifrån avgörande betydelse för kalkylresultatet. Tillkommande utrikesresor skulle enligt bedömningen öka nettoresultatet i kalkylen marginellt (+4%). Det norska

transportekonomiska institutet som granskade Trafikverkets samhällsekonomiska analys av höghastighetsbanorna landade också i slutsatsen att hanteringen av utrikesresor och anslutningsresor kan ha viss men ändå begränsad betydelse för kalkylresultatet.

### **Trafikverket använder vetenskapligt grundade modeller och kalkylvärden**

En annan anonym medarbetare vid Trafikverket påstår att "...de ansvariga för prognoserna är så involverade i Sampersmodellen, eftersom det är den modell man jobbar med och har erfarenhet av, att de har svårt att se något alternativ". Sanningen är att de flesta som jobbar med trafikprognoser är väl förtrogna med Sampers och Samvips styrkor och svagheter. Det finns en omfattande dokumentation av dessa. År 2009 genomförde t.ex. dåvarande Banverket en jämförelse av analysmodellerna. Jämförelsen avsåg trafikprognoser och samhällsekonomiska kalkyler för Götalandsbanan (sträckan Stockholm-Göteborg) med både Sampers och Samvips baserat på identiska förutsättningar vad gäller trafikutbud (WSP rapport 2009:13). Resultaten av de samhällsekonomiska kalkylerna med respektive modellsystem var i denna jämförelse i det närmaste desamma. Det som skiljer analyserna åt har inte med själva prognosmodellerna att göra, det rör sig istället om skillnader i kalkylvärden och beräkningsmetoder för kalkylposterna: budgeteffekter, företagsekonomiska effekter för flyg och externa effekter. Det är inte särskilt svårt att få en kalkyl att "gå ihop" om man använder andra värden än de som är etablerade för analyser av transportsektorn. Sådana värden fastställs av den s.k. ASEK-gruppen till vilken ett vetenskapligt råd och en samverkansgrupp är kopplade. Att basera analyserna på förutsättningar i ASEK är f.ö. något som det norska transportekonomiska institutet (TØI) beskriver som "bra och relevanta principer".

Trafikverket har regeringens uppdrag i enlighet med förordning att "utveckla, förvalta och tillämpa metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet". Modellerna har utvärderats och Trafikverket har mot bakgrund av dessa utvärderingar beslutat att inte använda Samvips. Mot bakgrund av de genomlysningar av Sampers och Samvips som genomförts är det svårt att förstå att personer på Trafikverket enligt DN hävdar att "Konkurrerande modeller ska inte viftas undan så som gjorts".

### **Tidsbrist i uppdraget från Sverigeförhandlingen 2016**

Om en analys med en alternativ modell ska tillföra någon information måste samma förutsättningar vad gäller trafikutbud, infrastruktur, kalkylvärden och övrig samhällsekonomisk beräkningsmetodik användas. I annat fall kan eventuella skillnader helt enkelt bero på olikheter som inte har med själva sakfrågan att göra. Det är väl känt sedan tidigare att de skillnader som finns mellan modellerna beror på just sådana olikheter i indata- och kalkylförutsättningar. Att överföra denna information till KTHs Järnvägsgrupp i samband Trafikverkets egna analyser av höghastighetsbanorna som genomfördes med en mycket pressad tidsplan var helt enkelt inte realistiskt. Att detta inte skulle ha tagit någon tid strider mot all tidigare erfarenhet då Trafikverket (tidigare Banverket) genomfört analyser med Samvips. Därför gjorde Trafikverket en annan bedömning än den Bo-Lennart Nelldal ger uttryck för i DN där det skrivs att KTHs Järnvägsgrupp försäkrat att de "...inte behövde ställa några frågor eftersom den visste vad som skulle göras". Trafikverket vill dock korrigera ett påstående i DN där det sägs att Trafikverket inte hade tid att anpassa KTH-gruppens modeller till svenska förhållanden. Samvips är förstås redan anpassad till svenska förhållanden..

## Bedömning av samhällsekonomisk lönsamhet

Med hänvisning till erfarenheter från 2009 säger Bo-Lennart Nelldal enligt DN att han inte delar Trafikverkets och det norska transportekonomiska institutets bedömning att höghastighetsbanor är samhällsekonomiskt olönsamma. Två centrala faktorer för samhällsekonomiska lönsamhetsbedömningar av investeringar i transportinfrastrukturen är investeringskostnad och antal resenärer. År 2009 var den uppskattade investeringskostnaden för höghastighetsbanorna avsevärt mycket lägre än de kostnadsuppskattningar som gjorts under senare år. Därför såg lönsamhetsbedömningarna då i allmänhet bättre ut än nu. Trafikverkets huvudanalys av höghastighetsjärnvägen enligt Sverigeförhandlingens förslag år 2016 visar att samhället får tillbaka ca. 40 öre per satsad krona. Trafikverkets analys visar att det skulle krävas 230 procent högre trafikantnyttor eller att resandeökningen med tåg är 420 procent högre än i huvudkalkylen för att de samhällsekonomiska nyttorna ska vara lika stora som de samhällsekonomiska kostnaderna. KTHs Järnvägsgrupps modell (Samvips) baserar sina analyser på det totala antalet resenärer (den totala transportefterfrågan hos alla färdmedel) som Trafikverkets modell Sampers tar fram. Därför vore det konstigt om man med Samvips skulle komma fram till helt annorlunda resultat om förutsättningarna för beräkningarna i övrigt är desamma. Detta skulle strida mot tidigare erfarenhet av de två modellerna (se t.ex. WSP Rapport 2009:13). Trafikverket noterar nu liksom tidigare att även om höghastighetsjärnvägen bedömts vara samhällsekonomiskt olönsam kan det finnas andra motiv för att bygga den, till exempel dess påverkan på de transportpolitiska målen.

Peo Nordlöf

Enhetschef Samhällsekonomi

Trafikverket