

## Slutreplik till Matts Andersson och Christian Nilsson

ROLAND ANDERSSON

**REPLIK** Jag ska i fem punkter kommentera Matts Anderssons och Christian Nilssons replik (2010) på min artikel ”Stora förlustprojekt. Diskussion utifrån Citybanan och Höghastighetsbanan” i *Ekonomisk Debatt* 3, 2010.

Den första punkten som är den viktigaste gäller att Andersson och Nilsson vidhåller att nettonuvärdeskvoten är ett relevant mått som lönsamhetskriterium även då lönsamheten är negativ i lika hög grad som nettonuvärdet är det. Det är också detta lönsamhetskriterium, inte nettonuvärdet, som man har använt i rapporten om Citybanan och Ytspåret från konsultbolaget Transek (2006). Andersson och Nilsson säger nu helt nonchalant: ”Men visst, vi kunde ha resonerat om båda måtten” (s 91). Men det är *bara* nettonuvärdena som man borde ha sett på. Negativa netton, som i fallet med Citybanan och Ytspåret, räcker för att signalera att projekten inte bör genomföras. Nettoförlusten för Citybanan är mycket större än för Ytspåret. Dessutom är dess bruttokostnader mer än dubbelt så höga. Detta är naturligtvis också något som talar emot detta alternativ då man får ut ungefär samma resultat av resursinsatserna, i detta fall en bana i den s k getingmidjan genom Stockholms innerstad. När förlusten för Citybanan divideras med dess högre kostnader blir resultatet en illusoriskt ”bättre”, dvs mindre negativ, lönsamhetskvote. Citybanans högre kostnader fungerar således som en positiv faktor vid en utvärdering av alternativen med nettonuvärdeskvoten. Det är precis detta som gör det helt absurt

Roland Andersson är nationalekonom och professor emeritus vid Enheten för bygg- och fastighetsekonomi, KTH, Stockholm.

Hans verksamhet har varit inriktad på välfärdsteoretiska tillämpningar som *cost-benefit* analys och pris-sättningsprinciper för offentlig verksamhet.

Han har forskat om frågor inom områden som stadsbyggnad, transporter, bostäder, energi, skola samt lärosäten och regionala innovationer. rolanda@abe.kth.se

att använda nettonuvärdeskvoten som ett lönsamhetsmått vid negativ lönsamhet. Rapportförfattarna har ändå valt att rangordna förlustprojekt utifrån nettonuvärdeskvoten. Detta innebär att de inte fixar andra lektionen i investeringsanalys. Det står dessutom på tre ställen i Transeks rapport – det är således inte en slump – att ”Citybanan är mer lönsam än Ytspåret”. Men medan Ytspåret beräknas gå med –3,1 miljarder går Citybanan med –4,8 miljarder i förlust. Dessa negativa netton kommenteras inte med ett ord. Eftersom den genomsnittliga lönsamheten för offentliga projekt vid en given budgetram skulle ha blivit högre om man hade låtit bli att genomföra Citybanan borde man ha avstått från att bygga den. Resurserna skulle i stället ha kunnat satsas på lönsamma projekt för rimligtvis finns det några sådana som nu får stå på väntelistan. Det ska finnas ett nollalternativ men någon explicit jämförelse med ett sådant presenteras inte. Ett alternativ som man skulle ha kunnat studera närmare är trängselavgifter för tågtrafiken genom getingmidjan. Det skulle ha lett till inkomster i stället för som nu till enorma utgifter för staten. Konsulternas slutsats är dessutom vilseledande med formuleringen att ”Citybanan är mer lönsam än Ytspåret”. Man kan inte undgå att fundera över vad det kan ha varit som har förmått Transeks medarbetare att dra denna vilseledande slutsats, en bedömning som sedan har legat till grund för regeringens utredare Hans Rode att rekommendera regeringen att bygga denna bana. Det ursprungliga regeringsuppdraget var att utreda ett ytspår som skulle vara billigare än Citybanan (Rode 2006). Ändå blev det Citybanan som dök upp som hans förslag trots dess större förluster och med mer än dubbelt så höga kostnader som för Ytspåret. Hur kunde det bli så? Fanns det möjligen några involverade och inflytelserika personer som väldigt gärna

vill att denna bana skulle byggas? Självklart var det så. Kommunala politiker, byggare och involverade konsulter ville gärna att Citybanan byggdes. Dessutom, på Banverket fanns det tjänstemän som redan hade pytsat ut 1 200 miljoner kr på Citybanan. Dessa resurser skulle ha varit förlorade om Citybanan lades ner. Det skulle då ha blivit väldigt pinsamt för dem. Därför gällde det att få Citybanan att *framstå* som mer lönsam än Ytspåret. Konsultbolaget Transek var guld värt som lyckades med detta på ett par veckors tid som författarna skriver, en verklig snabbutredning. Nästan. Men nu efter detta hastverk sitter Transeks konsulter där med byxorna nere. Och vad värre är, goda pengar kastas efter dåliga i ett förlustprojekt som utredarna visste var ett sådant. Men är det verkligen Andersson och Nilsson som är de ansvariga för de vilseledande skrivningarna om Citybanans lönsamhet i Transeks utredning? I förordet till rapporten står det nämligen följande: ”Projektledare har varit Jonas Eliasson, Transek (nyutnämnd professor i transportvetenskap på KTH; min anmärkning). Övriga projektmedarbetare har varit Elisabeth Idar Anglov, Transek och Lars Pettersson, Inregia”. Man frågar sig varför Andersson och Nilsson går i svaromål för dessa pinsamheter om det är andra som är de ansvariga.

För det andra är min kritik mot de spekulationer om positiva arbetsmarknadseffekter som framförts riktad inte bara mot Hans Rode (2006) som författarna påstår utan också mot Transek, eftersom ett resonemang om dessa först dyker upp i dess rapport (s 42-44). Rode har tacksamt fiskat upp dem, eftersom han trots allt har lagt märke till att Citybanan är ett stort förlustprojekt. Rode ville uppenbarligen rekommendera Citybanan och behövde därför ha något att peka på som skulle kunna uppväga förlusterna. Han påstod frankt

att arbetsmarknadseffekter överväger förlusterna utan någon som helst beräkning. Till bilden hör att han anvisar en delfinansiering för Citybanan genom att föreslå att en rad andra projekt ute i landet skulle senareläggas. Men han omnämner inte att dessa regioner därigenom går miste om de eventuella positiva arbetsmarknadseffekter som kommer Stockholmsregionen tillgodo genom Citybanan, dvs en ren omfördelning av sådana effekter från dem till Stockholmsregionen.

För det tredje medger Andersson och Nilsson att det är ett problem med de ständiga, stora kostnadsöverdragen för stora projekt och att dessa bör stävjas. Förvisso. Man behöver bara påminna om de mycket stora kostnadsöverdragen för tunneln under Hallandsåsen från 700 miljoner till ca 10 miljarder, för Botniabanan från ursprungligen budgeterade medel på 8,4 till över 15 miljarder och för Citytunneln i Malmö från ursprungligen budgeterade medel på 3 till 10 miljarder. Men ett allmänt tal om att stävja kostnadsöverdrag från deras sida framstår som hyckleri när de samtidigt själva genom sitt sätt att dra slutsatser om Citybanan har tagit fram ett vilseledande beslutsunderlag som har bidragit till att detta olönsamma projekt kan byggas. Skälet till att regeringen tillsatte Hans Rodes utredning var att när väl bygget av Citybanan hade satts igång, rusade de beräknade kostnaderna för projektet på två års tid i vädret från ca 8 miljarder till mer än den dubbla kostnaden. Här kan man verkligen tala om kostnadsöverskridanden. Att man inte har kommenterat denna bakgrund i Transeks rapport är anmärkningsvärt. Efter Rodes rekommendation att utbyggnaden av Citybanan skulle fortsätta beslöt regeringen att anslå 16,4 miljarder kr för denna bana. Vid det seminarium om infrastrukturprojekt som ägde rum i Almedalen i somras i regi av Bil Sweden

så uppdaterade generaldirektören för Trafikverket Gunnar Malm de beräknade kostnaderna för Citybanan till 18,4 miljarder! Var ska det sluta?

För det fjärde, Andersson och Nilsson har en lång utläggning om värderingen av koldioxiden i kalkylerna för höghastighetsbanorna utan att ta upp huvudfrågan i min artikel, huruvida banorna ska byggas eller inte. Jag framhöll i denna att det är anmärkningsvärt att utredningens ordförande Gunnar Malm har rekommenderat en utbyggnad av höghastighetsbanorna (SOU 2009: 74) trots att hans främste ekonomiske expert som ledamot i utredningen, professor Lars Hultkrantz, reserverade sig mot detta i ett särskilt yttrande (2009). Hultkrantz menar att kostnaderna mycket kraftigt hade underskattats och att man kunde förvänta sig kostnadsöverskridanden. Då jag påminde om detta vid seminariet i Almedalen i somras sa Malm att om det skulle bli 10, 20 eller 30 miljarder ytterligare i kostnader så fick man vara beredd att ta det. Jag replikerade att det var ett nonchalant och lättsinnigt sätt att hantera skattebetalarnas pengar. Han sa dessutom att han som ny generaldirektör skulle prioritera små kortvariga samhällsekonomiskt lönsamma projekt på bekostnad av stora kostsamma investeringar. Hur det rimmar med hans rekommendation att bygga gigantiskt dyra höghastighetsbanor framgick dock inte.

För det femte tar Andersson och Nilsson upp mitt och min kollega Bo Söderbergs förslag (2008) att låta de regioner som drar största nytta av en väg eller järnväg också stå för merparten av kostnaderna för att bidra till att försöka stävja galenskapen med de stora kostnadsöverdragen för stora projekt. En aktuell bakgrund till förslaget var att Stockholmsregionen kommer att stå för 25 procent av Citybanans kost-

nader medan landets skattebetalare i övrigt får stå för resten av kostnaderna, dvs 75 procent av dem. Proportionen borde kanske vara den omvända för att komma till rätta med de fördärvliga incitamenten att genom lobbyverksamhet få staten att bekosta de olika regionernas infrastruktur. Vårt förslag var att decentralisera dels besluten om investeringar i infrastruktur till respektive region, dels finansieringsmöjligheter för dem genom att en fastighetsskatt införs som regionerna själva får bestämma över. Andersson och Nilsson tror att det kan komma att dröja innan detta förslag genomförs. De säger därför att "samhällsekonomiska kalkyler blir fortsatt viktiga på infrastrukturområdet". Men sådana kalkyler skulle det naturligtvis också vara viktigt att genomföra på regional nivå om vårt förslag genomfördes. Men samhällsekonomiska kalkyler bör genomföras av kompetenta utredare som inte drar vilseledande slutsatser som kan leda till miljardförluster som skattebetalarna får stå för.

## REFERENSER

- Andersson, M och C Nilsson (2010), "Replik till Roland Andersson", *Ekonomisk Debatt*, årg 38, nr 6, s 91-93.
- Andersson, R (2010), "Stora förlustprojekt. Diskussion utifrån Citybanan och Höghastighetsbanor", *Ekonomisk Debatt*, årg 38, nr 3, s 53-64.
- Andersson, R och B Söderberg (2008), "Regionala fastighetsskatter kan ge bättre infrastruktur", *Ekonomisk Debatt*, årg 36, nr 6, s 57-69.
- Hultkrantz, L (2009), *Särskilt yttrande. Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt konkurrenskraft*, SOU 2009: 74.
- Rode, H (2006), "Ytspårutredningen", Näringsdepartementet, Stockholm.
- SOU 2009: 74, *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt konkurrenskraft*.
- Transek (2006), "Samhällsekonomisk bedömning av Citybanan och Ytspåret", 2006:61, Transek, Johanneshov.