

Replik till Roland Andersson

MATTS ANDERSSON OCH
CHRISTIAN NILSSON

I en artikel i *Ekonomisk Debatt* nr 3 (2010), ”Stora förlustprojekt. Diskussion utifrån Citybanan och Höghastighetsbanor”, kritiserar Roland Andersson två kalkyler som WSP Analys & Strategi gjort. I detta svar bemöter vi kort Rolands kritik mot kalkylerna och kommenterar sedan Rolands analys av planeringsprocessen.

Kalkylen för Citybanan som redovisas i Transek (2006a), numera WSP, gjordes på ett par veckor som underlag till Hans Rodes utredning. Vi menar inte att det är en perfekt eller fullständig kalkyl, men vi håller inte med om Rolands invändningar.

Roland Andersson menar att det är ”absurt” att använda nettonuvärdeskvoten (NNK), $(\text{nytta} - \text{kostnad})/\text{kostnad}$, som lönsamhetskriterium när den är negativ. Han pläderar i stället för vad vi tolkar som nettonuvärde $(\text{nytta} - \text{kostnad})$. Vi anser att både NNK och nettonuvärde är relevanta mått, men att NNK är det som passar bäst när man diskuterar relativ lönsamhet. NNK är också det mått som mestadels används i Sverige. Men visst, vi kunde ha resonerat om båda måtten.

Roland Andersson kritiserar att ”sunk costs” har dragits av från kostnaderna i Citybanekalkylen. Då kalkylen gjordes som ett underlag till Hans Rodes snabbutredning anser vi att det var ett korrekt förfarande. Huvudfrågan var om man skulle fortsätta med Citybanan, inte om Citybanan totalt sett var en samhällsekonomiskt lönsam investering. En intressant parallell här är trängselskatterna i Stockholm. I den samhällsekonomiska analysen av trängselskatterna i

Stockholm (Transek 2006b) redovisade vi analysen utifrån tre perspektiv: om trängselavgifterna inklusive investeringskostnader var samhällsekonomiskt lönsamma, om själva försöket (utan fortsättning) var samhällsekonomiskt lönsamt samt om det var lönsamt att fortsätta när väl investeringskostnaderna var tagna. Det första perspektivet är det som torde vara mest vetenskapligt intressant, medan det tredje bäst torde återspegla den situation som stockholmarna befann sig i inför folkomröstningen. Det kan alltså finnas goda motiv till att i olika beslutsituationer redovisa annat än en investerings nytta jämfört med dess totala kostnad.

Roland Andersson kritiserar även Rodes analys av Citybanans arbetsmarknadseffekter. Även om denna kritik inte är riktad mot oss vill vi reda ut ett par saker. Det Roland avser med arbetsmarknadseffekter verkar vara efterfrågestimulansen av själva investeringen, men det som man i transportekonomisk debatt menar med arbetsmarknadseffekter är effekten av den ökade tillgängligheten. Ökad tillgänglighet förbättrar matchningen på arbetsmarknaden och därmed lönenivån. Ett vanligt resultat i de analyser som gjorts med Samlokmodellen inom inriktningsplaneringen och åtgärdsplaneringen är att detta innebär en fördubbling av arbetsrestidsvärdet, vilket ökar nyttan av investeringar med 4–8 procent (se bl a WSP (2007) för en redovisning av Samlokanalyser). Det finns också litteratur om hur samsättningen påverkas och hur antalet arbetade timmar per anställd påverkas av förändringar i tillgänglighet. Roland Andersson har delvis rätt i att många av dessa effekter kommer först på lång sikt, däremot är hans slutsats att det skulle innebära att man lika gärna kan vänta med investeringen felaktig. Väntar man så förskjuter man ”startpunkten” för den långa sikten.

REPLIK

Matts Andersson är nationalekonom och verksam vid WSP Analys & Strategi. Matts var metodansvarig för den kalkyl WSP gjorde som underlag till SOUn om höghastighetsbanor. Matts.andersson@wspgroup.se
Christian Nilsson är verksam vid WSP Analys & Strategi. Christian var projektledare för den kalkyl WSP gjorde åt SOUn om höghastighetsbanor. Christian.nilsson@wspgroup.se

Då investeringskostnaderna för Citybanan och Ytspåret togs fram av dåvarande Banverket och utgjorde indata till våra kalkyler avstår vi från att bemöta Rolands kritik angående dem.

Så till kritiken mot höghastighetsbanekalkylerna. Roland kritiserar värderingen av koldioxid i kalkylen som WSP (tillsammans med dåvarande Banverket) gjorde för Götalandsbanan (WSP 2009a). Här är det viktigt att skilja på två saker: dels ingår en värdering av koldioxid som ett kalkylvärde i själva kalkylen, vilket Nilsson och Pydokke (2009) som Roland hänvisar till menar är för högt, dels har Nilsson och Pydokke (2009) utifrån WSPs kalkyl räknat ut vilket skuggpris på koldioxid som Götalandsbanan innebär (beaktat att den även har andra nyttor). Vi håller med Nilsson och Pydokke om att koldioxidvärderingen är hög, både i en internationell jämförelse och enligt den vetenskapliga litteraturen. WSP måste dock följa ASEKs rekommendationer på området när vi gör kalkyler (ASEK står för arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyler och slår fast vilka kalkylvärden som ska gälla vid investeringskalkyler). Att frångå ASEKs rekommendationer skulle ha inneburit att kalkylen tappar trovärdighet samt att jämförbarheten med andra kalkyler minskar. Den andra slutsatsen, att järnvägsinvesteringar som klimatåtgärd innebär ett högt skuggpris på koldioxid, måste betraktas som allmängods bland transportekonomer. Den är dock på intet sätt allmängods i den bredare debatten och tål därför att upprepas.

Roland tar sedan upp Lars Hultkrantz kritik av Gunnar Malms utredning om höghastighetsbanor (SOU 2009:74). Som tydligt uttrycks i WSPs rapport (WSP 2009b) var WSP var inte inblandade i kostnadsberäkningen eller transportprognosen, varför vi avstår från att kommentera Hultkrantz kritik

här. Vi kan i stället hänvisa till (WSP 2009c) där vi, på uppdrag av Bil Sweden, går igenom Hultkrantz kritik. Den enda kritik som rör vårt arbete är att vi inte använt ”skattefaktor II” (marginalkostnaden för offentliga medel) i kalkylen. Här finns en tydlig parallell till koldioxidvärderingen: vi håller med teoretiskt men måste följa ASEK. Hultkrantz menade att ASEK rekommenderade en skattefaktor II skild från 1, men det står inte så i ASEK (SIKA 2008) och ASEK-författarna menar heller inte på att det var så man avsåg.

Slutligen vill vi kort kommentera Rolands övergripande slutsatser.

Det finns en lång diskussion om varför man bygger så många olönsamma projekt och varför många projekt inte blir lönsamma. Diskussionen har mestadels fokuserat på nyttosidan, gärna med hänvisningar till saker som ”regional utveckling”. Vi anser att kostnadssidan är något försummad i debatten. Det finns nu ett större politiskt tryck på att kostnadskalkylerna ska bli metodmässigt bättre och på att kostnaderna inte ska tillåtas springa iväg när väl projektet är politiskt godkänt. Rodes utredning var exempelvis i grunden ett uttryck för det senare. Vi anser dock att det kostnadsdrivande i den svenska politiska processen diskuteras för lite. För att ta ett enkelt exempel: delvis på grund av lokala opinioner är det i dag närmast omöjligt att bygga i ytläge nära bebyggelse. När man väl har lagt det i tunnel tillkommer extremt stora krav på exempelvis säkerhet, delvis drivna av bindande EU-krav, men till stor del drivna av svenska myndigheter.

Vi håller med Roland om att valet av objekt att genomföra i hög grad påverkas av en föreställning om rättvisa mellan regioner och att man driver fram många väldigt stora projekt. Då finansieringen till största delen är nationell finns det också tydliga incitament att överdriva

nyttorna av objekten. Den lösning som Roland föreslår, att regionerna själva ska stå för finansieringen av många objekt, har dock även den många nackdelar. Exempelvis att den ger incitament att bygga sådant med övervägande lokala/regionala nyttor och att finansieringsfrågan blir svårare. Vi kommer nog därför att få leva med central finansiering ett bra tag framöver (även om andelen regional medfinansiering ökar). Detta innebär att samhällsekonomiska kalkyler blir fortsatt extra viktigt på infrastrukturområdet, på få andra områden står valet på samma sätt mellan att bygga i olika regioner.

REFERENSER

- Andersson, R (2010), "Stora förlustprojekt. Diskussion utifrån Citybanan och Höghastighetsbanor", *Ekonomisk Debatt*, årg 38, nr 3, s 53-64.
- Nilsson J-E och R Pydokke (2009), "Höghastighetsjärnvägar – ett klimatpolitiskt stick-spår", Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Linköping.
- SIKA (2008), "Samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn – ASEK 4", Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Östersund.
- SOU 2009:74, *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt konkurrenskraft*.
- Transek (2006a), "Samhällsekonomisk bedömning av Citybanan och Ytspåret", Transek rapport 2006:61, Transek, Stockholm.
- Transek (2006b), "Samhällsekonomisk analys av Stockholmsförsöket", Transek rapport 2006:31, Transek, Stockholm.
- WSP (2007), "Trafikverkens inriktningsplanering – analyser av regionala utvecklingseffekter med Samlokmodellen", WSP, Stockholm.
- WSP (2009a), "Götalandsbanan – Prognoser och samhällsekonomiska kalkyler med SampersSamkalk", WSP, Stockholm.
- WSP (2009b), "Samhällsekonomisk bedömning av höghastighetsbanor i Sverige", WSP rapport 2009:20, WSP, Stockholm.
- WSP (2009c), "Höghastighetsbanor – belysning av samhällsekonomisk kalkyl", WSP, Stockholm.