

Till Riksrevisionen

Begäran om granskning av höghastighetstågsprojektet

Av de nya material som Sverigeförhandlingen publicerat (se bl a SOU 2016:3) framgår att projektet skulle få dramatiska undanträngningseffekter på andra investeringar i väg- och järnväg, även med den modell för lånefinansiering som föreslås. Hälften av allt tillgängligt utrymme kan komma att behöva användas fram till år 2065 och vissa år kanske allt utrymme. Detta kan leda till mycket stora samhällsekonomiska förluster på grund av undanträngning av nödvändiga investeringar i vägnätet och övrig järnväg. Dessa redovisas inte. Tillsammans med de granskningar Riksrevisionen tidigare gjort och de uppgifter som redovisas i SNS Konjunkturrådets Rapport 2016 är det angeläget att de felaktiga beslutsunderlag som tagits fram kring höghastighetstågen granskas.

Bakgrund

De beslutsunderlag som presenterats för beslutsfattarna kring höghastighetståg har varit gravt missledande. När detta nu avslöjas av nya underlag från myndigheter och utredningar görs det på ett sätt som gör det svårt för riksdag och regering att inse vidden av vad som presenteras. När höghastighetstågen såldes in som politiskt projekt påstods kostnaden vara 125 mdr kr och genom en omfattande medfinansiering från tågoperatörerna och regionerna skulle skattebetalarnas nota bli 59 mdr kr. Nu har skenande kostnader och kollapsad medfinansiering gjort att skattebetalarnas nota torde ligga i storleksordningen 300 mdr kr. Det lanserades också som ett klimatprojekt. Nu konstaterar flera ledande forskare (se t ex DN Debatt 1/1) att det är uppenbart att om de enorma utsläppen från bygget räknas med blir slutresultatet ökade koldioxidutsläpp. Den samhällsekonomiska kalkylen har också svängt och visar nu på en stor förlust istället för vinst. Det är uppenbart att politikernas beslut att fortsätta bereda frågan fattats på felaktiga underlag.

Det politiska intresset för höghastighetståg väcktes genom den utredning som publicerades 2009 (SOU 2009:74). Den visade på låga investeringskostnader, möjligheter till betydande finansieringsbidrag från de som ska använda banorna (banavgifter) och de regioner som får nytta av banorna, begränsade behov av finansiering via skattemedel, stort resandeunderlag genom avsevärda överflyttningar från flyg och biltrafik som också ger stora klimatvinster samt en positiv samhällsekonomisk kalkyl. Nu har Sverigeförhandlingen publicerat underlag som visar på motsatsen. Skenande investeringskostnader, obetydlig medfinansiering från regioner och brukare, dramatiskt höjda behov av skattemedel, små överflyttningar från andra trafikslag vilket ger negativ miljönytta när byggandets utsläpp räknas med och en negativ samhällsekonomisk kalkyl.

Ett särskilt problem är att skattebetalarnas kostnad skenar okontrollerat inte bara därför att kostnaderna rusar i höjden utan också därför att medfinansieringen från de som skulle ha nytta av projektet – de resande och regionerna längs spåret – har kollapsat. I SOU 2009:74 hävdades att

banavgifter kunde ge 43 mdr kr och intäkter från exploateringsavtal mm när det blir lönsammare att bygga nytt längs spåret kunde ge 19 mdr kr. Totalt alltså 62 mdr kr.

Nu (SOU 2016:3) beräknas banavgifterna kunna ge 1-1,4 mdr kr/år. Underhållskostnaderna som ska finansieras av detta beräknas uppgå till 0,65 mdr kr/år. Endast ca 0,5 mdr kr återstår därmed som bidrag till finansieringen av banan. Banavgifterna från all järnvägstrafik i Sverige idag (inkl godstrafik) ger 1,3 mdr kr, så intäkterna är ändå optimistiskt beräknade. Tidigare gavs intrycket av att medfinansieringen från berörda regioner skulle komma från exploateringsavtal o dyl vid ökat byggande som möjliggjordes av stigande fastighetsvärden när banorna byggdes. Nu handlar det plötsligt istället om en tillfällig lokal fastighetsskatt på de orter där höghastighetsbanor går fram och inte intäkter i samband med nyproduktion. Dels konstaterar rapporten att det idag saknas stöd i lagstiftning för att införa en sådan, dels kan man förvänta sig ett omfattande motstånd från bl a de boende på dessa orter när de blir informerade om den extra fastighetsskatten. Det finns en icke obetydlig risk att denna finansieringskälla kommer att bli svår att realisera. I SOU 2016:3 anges 5-10% av kostnaden som en möjlig total medfinansiering. Dvs endast 15-20 mdr kr istället för de 62 mdr som presenterades för politikerna 2009. Förutom banavgifterna utgör den tillfälliga fastighetsskatten på befintliga fastigheter den helt dominerande intäkten.

Det är alltså uppenbart att politikerna fram till idag baserat sina ställningstaganden på felaktiga beslutsunderlag gällande alla centrala frågor kring höghastighetstågen. Eftersom alternativkostnaden får dramatiska samhällsekonomiska effekter – bl a undanträngning av en stor del av de väg- och järnvägsinvesteringar som annars ska göras de närmaste 50 åren och som har betydligt högre samhällsekonomisk nytta.

Vi föreslår att Riksrevisionen granskar processen kring framtagandet av underlag för satsningen på höghastighetståg, hur beslutsunderlagen kunde vara så felaktiga under lång tid och hur liknande underlag bör göras så att kostnader och nyttor beskrivs med bättre precision och större tydlighet för riksdagen och allmänheten.

Med vänlig hälsning

Bertil Moldén
VD BIL Sweden