

Pressmeddelande

Höghastighetsjärnvägar – ett klimatpolitiskt stickspår

Planerna på ett nät av höghastighetsbanor i Sverige innebär att miljarder kronor plöjs ned i olönsamma järnvägsprojekt. Till stor del motiveras satsningen av en strävan att minska utsläppen av växthusgaser. Men de minskningar som kan nås genom järnvägsinvesteringar är små. Genom internationell utsläppshandel kan Sverige bidra till mångfalt större globala utsläppsminskningar till betydligt lägre kostnader. Det menar Jan-Eric Nilsson och Roger Pyddoke i rapporten Höghastighetsjärnvägar – ett klimatpolitiskt stickspår som Expertgruppen för miljöstudier idag överlämnar till finansministern.

Det tycks idag finnas politisk enighet om att investera i höghastighetsjärnvägar för att öka den ekonomiska tillväxten och minska utsläppen av klimatgaser. Det talas om satsningar på långt över 100 miljarder kronor, dvs. en av de största investeringarna i Sverige någonsin. Men hur lönsamma är egentligen investeringar i svenska höghastighetsbanor och vilken är deras klimatpolitiska roll?

Professor Jan-Eric Nilsson och Fil. lic. Roger Pyddoke, vid Statens väg- och transportforskningsinstitut, studerar i vad mån den s.k. Götalandsbanan bidrar till att uppfylla dessa mål. Götalandsbanan är en delvis ny höghastighetsbana mellan Göteborg och Stockholm, via Landvetter, Jönköping och Skavsta. Utgångspunkten för deras rapport är tidigare analyser av projektet och då framför allt ett underlag som Banverket beställt av konsultföretaget WSP. Banverkets analys visar på att Götalandsbanan är olönsam. Samhällsnyttan uppgår endast till ca. 80 % av projektets kostnad, som bedöms till 76 miljarder kr.

Banverkets analys följer till stora delar vedertagen metodik för bedömningar av infrastrukturinvesteringar. På de punkter där det saknas sådana principer eller där frågan inte hanterats på ett tillfredsställande sätt har man dock genomgående gått åt det håll som tenderar att överskatta projektets lönsamhet. Slutsatsen att Götalandsbanan är samhällsekonomiskt olönsam får därmed anses vara robust.

Det finns de som menar att man ändå ska investera i höghastighetsbanor, för klimatets skull. Nilsson och Pyddoke ägnar stort utrymme att diskutera betydelsen av denna tanke.

Genom Götalandsbanan skulle man minska transportsektorns årliga koldioxidutsläpp med 150 000 ton (mindre än en procent av sektorns utsläpp) till en samhällsekonomisk kostnad motsvarande 16 miljarder kronor eller en årlig kostnad om cirka 800 miljoner kronor i 40 år. Nilsson och Pyddoke visar att koldioxidutsläppen måste värderas till mer än 8 kronor per kg,

för att Götalandsbanan ska vara klimatpolitiskt motiverad. I termer av den svenska koldioxidbeskattningen innebär en sådan nivå ett bensinpris på över 30 kronor per liter. Dessa 8 kronor ska jämföras med de 10-20 öre per kg som det idag kostar att minska utsläppen i många andra länder eller det internationella koldioxidpris många bedömare menar skulle följa ett ambitiöst klimatavtal som till år 2050 halverar de globala utsläppen.

Användes dessa resurser i stället till att via internationell utsläppshandel finansiera utsläppsminskningar i andra länder, och om Sverige lämnade över de inköpta utsläppsrätterna till FN utan att använda dem för att täcka gjorda utsläpp, skulle vi minska de globala koldioxidutsläppen med 5 400 000 ton per år. Detta är nästan 40 gånger mer än den minskning som Götalandsbanan bedöms kunna ge. En ny höghastighetsbana mellan Stockholm och Göteborg är alltså ett mycket kostsamt sätt att minska utsläppen av växthusgaser. Även som ett sätt att minska den svenska transportsektorns utsläpp är Götalandsbanan ett mycket svagt styrmedel. En ny järnväg kan ge upphov till stora effekter inom järnvägssektorn men kan i bästa fall endast locka över en liten andel vägtrafikanter och flygresenärer. Flertalet fortsätter att åka bil eller att flyga. En påtaglig minskning av transportsektorns utsläpp förutsätter generella styrmedel – såsom drivmedelsskatter – som påverkar samtliga resenärer, inte bara de som reser en viss sträcka.

Alla höghastighetsbanor behöver inte vara samhällsekonomiskt olönsamma. Det kan finnas andra utformningar av Götalandsbanan eller andra banor som är lönsamma. Sådana projekt ska naturligtvis genomföras och de kommer också att bidra till att minska transportsektorns utsläpp, även om bidraget är begränsat. Detta är dock något helt annat än att i klimatets namn plöja ner hundratals miljarder kr i olönsamma järnvägsprojekt.

Rapporten går att ladda ned från Expertgruppen för miljöstudiers hemsida: www.ems.expertgrupp.se

Kontakt

Jan-Eric Nilsson
Statens väg- och transportforskningsinstitut

Roger Pyddoke
Statens väg- och transportforskningsinstitut

Björn Carlén
Expertgruppen för miljöstudier
08-405 28 93