

■ ■ ■ Høyhastighetsbaner er et klart tapsprosjekt. Kostnaden overstiger nytten de kan gi for samfunnet. Klimavennlige er de heller ikke, skriver økonomiprofessor **Steinar Strøm**.

Lyntog gir tap

INNLEGG Samferdsel

I snart to år har Jernbaneverket arbeidet med en utredning om høyhastighetsbaner i Norge. Prosjektleder har vært Tom Stillesby.

Som medlem av utredningens internasjonale ekspertpanel, har jeg fulgt utredningen nøye. Den har vært svært profesjonelt ledet, og de ulike norske og utenlandske firma som har bidratt til utredningen har gjort en faglig svært grundig jobb.

En av de viktigste bidragsyterne er det engelske firmaet Atkins, sammen med sine partnere Faithful & Gould, Ernst & Young og Significance.

De har laget anslag på:

- etterspørselen etter reiser med høyhastighetstog
- utbyggings-, drifts-, vedlikeholds- og fornyingskostnader
- skattefinansieringskostnader (effekten av skatteøkningene)

- kostnader knyttet til CO₂-utslipp
- nytten de reisende kan ha utover hva de betaler for en reise, såkalt mernytte («wider economic benefits»)
- endringer i produsentover-

77 Høyhastighetsbaner i Norge ville ha gjort Sør-Norge til verdens største T-bane

skudd for alle transportører i markedet.

Det er tatt hensyn til at kostnader og betalingsvillighet (verdien av tid) for å reise med tog kan øke over tid, som følge av økonomisk vekst.

Metodikken er i henhold til den metodikk som Finansdepartementet i Norge har anbefalt for nytte-kostnadsanalyser, men også utvidet til å være i samsvar med den metodikk som den amerikanske nobelprisvinneren Daniel McFadden

Høykostnadsbaner

Total kapitalkostnad uten diskontering i byggeperioden, (2009 priser).

På alle strekninger er maksimal hastighet 330 km/timen.

Strekning	Forventet total kapital-kostnad, mrd. kroner	Totale kapital-kostnader, risikojustert, mrd. kroner	Kapitalkostnad per km, kroner per meter	Risikojustert kapitalkostnad, kroner per meter
Oslo-Bergen	168	235	458.000	640.000
Oslo-Haukeli-Bergen	262	369	493.000	695.000
Oslo-Trondheim	145	206	355.000	504.000
Oslo-Stavanger	222	315	505.000	716.000
Bergen-Stavanger	115	162	500.000	704.000

Oslo-Bergen via Hallingdalen, 367 km, tunnelprosent 56, 7 års byggeperiode

Oslo-Bergen via Haukeli 531 km, tunnelprosent 66, 10 års byggeperiode

Oslo-Trondheim via Gudbrandsdalen, 409 km, tunnelprosent 42, 9 års byggeperiode

Oslo-Kr.sand-Stavanger, 498 km, tunnelprosent 58, 9 års byggeperiode

Bergen-Haugesund-Stavanger 230 km, tunnelprosent 63, 6 års byggeperiode

Netto nåverdier

Ikke risikojusterte kostnader. 40 års levetid, 4,5% kalkulasjonsrente, samt klimavirkninger

Strekning	Netto nåverdi i mrd. kroner	Antall år med større akkumulerte CO ₂ utslipp enn med fly
Oslo-Bergen	-173	50
Oslo-Trondheim	-137	37
Oslo-Kr.sand-Stavanger	-230	Over 60
Bergen-H.sund-Stavanger	-135	Ikke beregnet
Oslo-Gøteborg	-68	Over 60
Oslo-Stockholm	-118	39

20©12 Dagens Næringsliv grafikk/Kilde: Høyhastighetsutredningen 2010-2012, Jernbaneverket



■ ANBEFALER IKKE LYNTOG. «Høyhastighetsbaner er klart samfunnsøkonomisk ulønnsomme», skriver Steinar Strøm. Bildet viser et lyntog i Frankfurt. Foto: Alex Grimm, Reuters/Scanpix

og hans kollega Moshe Ben-Akiva har utviklet for transportanalyser.

Beregningene har anvendt 25, 40 og 60 års levetid, og ulike kalkulasjonsrenter. Konklusjonen er krystallklar: Ingen av de analyserte strekningene har en positiv nåverdi, uansett kalkulasjonsrente og levetid.

Kostnadene ved å bygge høyhastighetsbaner i fjell- og fjordlandet Norge, er veldig høye. En høyhastighetsbane kan ikke ha sterkere stigning enn 12,5 promille, noe som betyr lange rette strekninger og massevis av tunneler (tunnelandeler mellom 40 prosent og 65 prosent). Høyhastighetsbaner i Norge ville ha gjort Sør-Norge til verdens største T-bane.

Kostnadene er gigantiske. På strekningen Oslo-Stavanger er den risikojusterte kostnaden i gjennomsnitt 716.000 kroner per meter!

Tar en også med de totale risikojusterte kapitalkostnader for høyhastighetsbaner i retning Göteborg og Stockholm, er de samlede totale risikojusterte kapitalkostnader for alle strekninger (uten Oslo-Bergen via Haukeli) på 1173 milliarder kroner.

Det er litt mer enn statsbudsjettets samlede utgifter i år.

■ Med risikojusterte kapital-kostnader blir nåverdiene

ganske mye mer negative.

■ Med tillegg av mernytte («wider economic benefits») blir nåverdiene bare litt mindre negative.

■ Uten skattefinansieringskostnader blir fremdeles nåverdiene ganske mye negative.

■ Med 2,5 prosent kalkulasjonsrente blir nåverdiene enda mer negative.

■ Investeringer i høyhastighetstog har, uansett strekning, negativ realavkastning.

Høyhastighetsbaner er ikke miljøvennlige, i motsetning til hva mange har trodd. De mange og lange tunnelene krever mye sement og betong.

Det gir store CO₂-utslipp. I tillegg kommer utslipp knyttet til driften av togene (bruk av elektrisitet i et nordisk marked).

De akkumulerte CO₂-utslippene vil for flere av strekningene være høyere enn i flyalternativene i mange tiår (se tabell).

Høyhastighetsbaner er klart samfunnsøkonomisk ulønnsomme. Bygges de, må skattebetalerne dekke risikojusterte kapitalkostnader på 1171 milliarder kroner. Norge med sine fjorder og fjell og relativt få innbyggere egner seg for fly.

■ Steinar Strøm, Vista Analyse, professor ved Universitetet i Torino

FLERE INNLEGG Side 44-46



Gjestekommentar

Lysning, men ...

Steinar Juel

Innlegg

Dyrt, men ingen boble

Svein O. Krakstad og Are Oust

Mediesirkus for masse-morder

Ole Gjems-Onstad

Damekupp i Statoil?

Marius Parmann

Hullete handlingsregel

Ketil Solvik-Olsen

NHO, makt og regulering

Vibeke Madsen

Fripolisebegeistring

Knut Aarbakke