

## Föreningen TIM-pendlares Remissyttrande över "Nationell plan för transportsystemet 2022–2033"

Diarie-nr I 2021/02884

Föreningen TIM-pendlare organiserar arbets- och studiependlare i Mälardalen, huvudsakligen tågresenärer, i vissa relationer även med buss. Området sträcker sig från Gävle till södra Östergötland, och från Stockholm till Ludvika, Örebro och Laxå. Vi arbetar både med kortsiktiga och långsiktiga frågor. Även om pendlare bara är en av flera resenärsgupper, så sammanfaller våra intressen i stort med övriga resenärsgruppers. Vidare, våra synpunkter och exempel rörande Mälardalen är i regel generellt tillämpliga även i andra delar av Sverige.

För regelbunden pendling över längre sträckor är – när det är möjligt – i regel tåg det prefererade färdmedlet beroende på dess snabbhet samt möjlighet att bekvämt arbeta, läsa och vila. Huvudfokus i detta remissyttrande ligger därför på järnvägssystemet och dess persontransporter. Det utesluter inte att det finns kvarvarande angelägna behov även inom vägtrafiken. Den framtida infrastrukturen kommer framgent att bestämma mycket av förutsättningarna för hur pendlarnas resor till arbete och studier kommer att kunna ske.

### Allmän beskrivning av läget

Infrastrukturen för transporter har under lång tid varit underförsörjd med statliga medel. Även om den nu presenterade nationella planen 2022–33 innehåller medelstillskott jämfört med den tidigare, så kan vi lätt konstatera att **de anvisade medlen inte räcker till för de behov som finns** från olika håll i samhället. Det gäller för både väg- och järnvägssystemet. Såväl större projekt som mindre förbättringar av trimningskaraktär måste skjutas alltför långt bort i framtiden, eller är inte ens inkluderade i den föreslagna planen, trots att de behövs för en välfungerande infrastruktur redan i närtid. Detta är särskilt olyckligt i en situation där transportsystemet måste undergå genomgripande förändringar. Nästan alla medelstillskott i den nu föreslagna planen "äts upp" av kostnadsökningar i projekten, liksom av en partiell återhämtning av tidigare eftersatt underhåll.

Den elektrifierade svenska järnvägen är sedan länge nästan **klimatneutral** och kommer att så förbli. Men det är bara en av flera värdefulla egenskaper. Spårtrafiken uppvisar en **enastående utrymmeseffektivitet** och **trafiksäkerhet, låg energianvändning**, låga eller inga utsläpp av **kväveoxider** och skadliga **partiklar** samt ger förhållandevis **små bullerstörningar**. Inom persontrafiken kan **utrymme på tågen** beredas till förhållandevis låga kostnader, vilket medger både effektivt arbete och vila.

Moderna tåg och modern järnväg kan genom arbetspendling **vidga både arbetsmarknaden och en starkt överbelastad bostadsmarknad** i de största städerna. Utveckling och underhåll av järnvägens infrastruktur är i dagens läge en huvudfråga, även om vägtrafiksystemet också

måste vidmakthållas och i vissa fall ytterligare vidareutvecklas. Vi vill i detta sammanhang påpeka att statens satsningar enbart på *vägar* i relation till bruttonationalprodukten (BNP) under långa perioder under massbilismens framväxt 1950–90 var tre till fem gånger större än de nuvarande *totala* satsningarna på infrastrukturens utveckling enligt den nu föreslagna planen (Källa: SOU 1958:1). Se Bilaga 3.

Trots de begränsade satsningarna på järnvägen under lång tid, så har på många håll tågtrafiken utvecklats och tågförbindelserna förbättrats. Tillströmningen av resenärer har varit stark och regelmässigt starkt överträffat prognoserna från Trafikverkets modellverktyg SAMPERS. Resandet i den regionala tågtrafiken i Sverige var 2019 tre och en halv gånger större än 25 år tidigare, vilket innebär en ökning med 250 % (Källa: Trafikanalys 2020).

Trots den gynnsamma utvecklingen i vissa segment så har järnvägen stora utmaningar. För att kunna ta ökade marknadsandelar måste den utvecklas. **Tillförlitligheten och robustheten** är för dålig; järnvägsanläggningen klarar till stora delar inte grundläggande krav eftersom känsligheten för störningar är för hög. **Kapaciteten** har på många ställen slagit i taket; marknaden sätts ur spel när det idag inte är möjligt att lägga in flera tåg på de sträckor och tider där efterfrågan är stor. För att ta ökade marknadsandelar i framtiden måste även **restiderna** minska. Dessa tre faktorer är de viktigaste för järnvägens möjliga marknadsandelar.

## Förslag

Föreningen TIM-pendlare föreslår följande övergripande åtgärder:

- 1) **Statens totala satsning bör ökas.** En höjning med exempelvis 20 % skulle medge att den av Trafikverket föreslagna extra satsningen på väg och viss sjötrafik (planens Bilaga 1 på slutet) kan genomföras, liksom en ytterligare angelägen utveckling av järnvägssystemet. Därutöver kan en viss men begränsad avgiftsfinansiering kunna accepteras; se vidare punkt 6 och bilaga 3. Ökade satsningar är en nödvändig förutsättning för flera av följande nedan föreslagna punkter.
- 2) Investeringarna måste **påskyndas**. Det skapar en stor ineffektivitet i samhällets olika funktioner att förbättringarna i transportsystemet sker och blir färdigställda först fyra till fem decennier efter det att behoven konstaterats, vilket åtminstone sedan 1990-talet ofta har visat sig vara fallet; se Bilaga 2. Kostnaden för de långa ledtiderna bör analyseras eftersom resebehovet och kommunerna utvecklas i snabb takt. Brister som inte åtgärdas på flera decennier leder till avsevärda samhällsmässiga förluster. Och det är kapitalförstöring när man ibland några år efter färdigställandet upptäcker att mycket var underdimensionerat; se vidare punkt 4 nedan.
- 3) **Kostnadsökningarna måste hållas tillbaka**, dock med fortsatt hög funktionalitet. En oberoende utredning bör tillsättas i syfte att analysera orsakerna till och föreslå åtgärder mot fördyringar som försvårar och försenar utbyggnaden. Vi anser här (1) att processerna för planering, samråd och godkännande är alltför omständliga och långsamma; ett förhållande som också har konstaterats vid t ex utbyggnaden av elkraftssystemet. Vidare bör (2) de alltmer krävande kravställningarna ses över; här kan jämförelser göras både med äldre krav och med internationell praxis. Utredningen bör här ha en stark teknisk kompetens.
- 4) Utvärderingsmodellen SAMPERS används av Trafikverket för både stora och små investeringar, men träffsäkerheten för större infrastrukturinvesteringar inom järnväg

har gång på gång visat sig vara undermålig. Den verkliga trafikökningen i järnvägens persontrafik har blivit betydligt större än vad prognoserna visat.

Utvärdering av större infrastrukturprojekt behöver kompletteras med **internationellt validerade metoder** och **inhemska verkliga utfall** för att säkerställa att inte brister i prognos- och utvärderingsmodellen leder till feldimensionering och felaktiga prioriteringar mellan trafikslagen. Exempel på detta är att resecentra i Uppsala, Västerås och Strängnäs redan efter ett fåtal år i drift har befunnits vara underdimensionerade och måste byggas om på grund av den "oväntade" resandeökningen.

De samhällsekonomiska kalkylerna tillämpar metoder och antaganden som nedvärderar långsiktiga samhällsinvesteringar, särskilt för järnvägssystemet. Se bilaga 3.

Mera konkret anser vi följande åtgärder vara nödvändiga. Vi riktar här in oss särskilt – men inte enbart – på åtgärder för järnvägens persontransporter i Mälardalen. Vi är medvetna om att det även finns andra behov, men vår uppgift är att bidra med kunskaper och synpunkter inom föreningens huvudsakliga intresseområde. Mycket av våra synpunkter är allmängiltiga.

- 5) Flera **mindre och medelstora åtgärder** för att öka kapacitet, robusthet och återställningsförmåga bör **skyndsamt genomföras**. De har en begränsad påverkan på den totala satsningen kostnadsmissigt, men har stor betydelse för kapacitet och robusthet. Om dessa inte åtgärdas kommer resenärerna att fortsätta drabbas av onödiga förseningar på grund av bristande robusthet. Exempel på angelägna åtgärder för järnvägens persontransporter i Mälardalen visas i Bilaga 1.
- 6) Ett antal **stora projekt bör påskyndas**. Det gäller i första hand de planerade **nya stambanorna** samt fyrspåren **Kallhäll–Tomtebodan** och **Uppsala söderut**. Se Bilaga 2. Utanför Mälardalsområdet finns andra tunga exempel: Ostkustbanans dubbelspår, Norrbottniabanans utbyggnad liksom färdigställandet av Västkustbanan med mera. Vi har svårt att förstå hur järnvägen inom de närmaste 25 åren ska kunna uppnå de politiska målen om att ta större marknadsandelar om inte de nödvändiga utbyggnaderna snart kommer till stånd. Kapaciteten är på de nämnda sträckorna redan fullt utnyttjad; åtgärder som t ex längre tåg och signalförtätning är angelägna och kan lindra tills nödvändiga utbyggnader är färdigställda, men är de är nära att nå vägs ände och är på längre sikt otillräckliga.

För det första bör planerings- och tillståndsprocesserna förenklas och snabbas upp, enligt vad vi sagt i punkt 2.

För det andra bör mera medel tillskjutas snabbare än vad hittillsvarande budgetprocesser medgett. Snabbare tåg ger en stark produktivitetsökning i tågtrafiken, varför en **viss avgiftsfinansiering** borde kunna ske med bibehållande av nuvarande biljettpriser. Det gäller i första hand den långväga snabba tågtrafiken. Ett sådant kapitaltillskott skulle kunna påskynda utbyggnaden, kanske i kombination med att vissa totalprojekt läggs ut på **oberoende aktörer**. Se vidare Bilaga 3.

*Per-Anders Staav*

Ordförande

*Yvonne Andersson*

Vice ordförande

## Bilaga 1

### Mindre och medelstora åtgärder bör genomföras skyndsamt

Vi listar här åtgärder för att öka kapacitet, robusthet och återställningsförmåga i järnvägs-systemet, med särskild betydelse för persontransporterna i Mälardalen. Det är flera återstående korta enkelspårsträckor, liksom saknade mötes- och förbigångsspår. Allt detta begränsar kapaciteten och minskar systemets robusthet och återställningsförmåga vid trafikstörningar. Även vissa stationer och bangårdar måste utvecklas för ökad kapacitet. Höjd hastighet minskar restiderna och bidrar till ökad produktivitet och lägre kostnader i tågtrafiken. Det rör sig om åtgärder som efterfrågats i årtal eller decennier och där både tågoperatörer och regioner redovisar stora behov. Trafikverket klarar av allt att döma inte att värdera nyttan av detta korrekt. Till detta kommer bristen på investeringsmedel.

Ett exempel är tågen på Mäljarbanan, med upp till 2000 resande per riktning under högtrafik bara i regionalstågen. Kvarvarande sträckor med enkelspår, plus brist på spårkapacitet på flera stationer, leder ofta till förseningar, varav en stor del är följdförseningar. En försening på 6 minuter för 2000 resande ger en samhällsekonomisk förlust på 50 000–100 000 kr bara för ett enda tillfälle. Liknande effekter uppstår på Svealandsbanan och andra banor med mycket resande. Den ackumulerade mängden förseningsminuter som drabbar tågresenärerna är massiv. Se vidare Bilaga 3 angående samhällsekonomiska kalkyler.

Vi exemplifierar nedan ett antal mindre och medelstora projekt i Mälardalen som bör åtgärdas i närtid. Listan bör inte anses som komplett.

- a) Dubbelspår Arboga–Ökna (c:a 6 km)
- b) Dubbelspår Folkesta–Rekarne (c:a 4 km)
- c) Flera förbigångsspår Järna–Katrineholm
- d) Förbigångsspår Tierp
- e) Mötesspår Heby
- f) Mötesspår Rekarne–Kungsör (lång sträcka; begränsar hela banans kapacitet)
- g) Hastighetshöjning Eskilstuna–Flen
- h) Resecentrum Västerås samt utbyggnad av Uppsala C och Örebro C, med ändrade spår och plattformar
- i) Åtgärder för effektivare fordonsuppställning, t ex i Uppsala och Västerås
- j) Trimningsåtgärder i spår- och signalsystem, liksom plattformsförlängningar

Ytterligare

- På längre sikt (senast 2035) bör hela Mäljarbanan (inklusive Kolbäck–Valskog och Arboga–Hovsta) byggas ut med dubbelspår. Hovsta bör förses med planskild spåranslutning till/från Mäljarbanan.
- Återstående sträckor med enkelspår på Svealandsbanan bör succesivt byggas om till dubbelspår för att på sikt öka kapaciteten och förbättra robustheten. Dessutom är banan viktig för att leda om trafik vid störningar.
- I samband med införande av ERTMS bör hastigheten höjas till 220–250 km/h på lämpliga sträckor, i första hand på Mäljarbanan, Svealandsbanan och Ostkustbanan.

# TIM-pendlare

- Resenärsmiljöerna bör förbättras. Inom Trafikverkets ansvar ligger förhållandena på plattformarna. Särskilt viktigt är väderskydd, både ovanifrån och från sidan.
- Både Svealandsbanan och Nyköpingsbanan är av Trafikverket klassade som Bantyp 4, vilket riskerar att de får ett försämrat tillstånd under planperioden. Med hänsyn till banornas funktion i det nationella järnvägssystemet och deras stora betydelse för tågtrafiken i Mälardalen, så anser föreningen att de bör uppgraderas till Bantyp 2.

## Bilaga 2

### Stora projekt bör påskyndas

Vi tar här upp framför allt större projekt som berör järnvägens persontrafik i Mälardalen.

#### Tre exempel på långsam anpassning till behoven

Det har hittills tagit 40–50 år för att planera, samråda om, finansiera och färdigställa flera stora projekt från det att behoven identifierats. Vi nämner här tre exempel: utbyggnad av Mäljarbanan, Ostkustbanan söder om Uppsala samt Ostlänken med de nya stambanorna. Det finns flera liknande projekt utanför Mälardalen.

Behovet av upprustning av **Mäljarbanan** identifierades i slutet av 1980-talet. År 1991 slöts ett avtal mellan staten och flera av Mälardalens regioner om att utföra och gemensamt finansiera projektet. Stora delar av arbetet genomfördes av ett särskilt för ändamålet bildat bolag under åren fram till 1997. Därefter återstod det mesta av statens åtagande, bland annat den ännu (2022) ej fullbordade sträckan med fyrspar mellan Kallhäll och Tomtebodå. Citybanan i Stockholm utnyttjas inte till sin fulla potential förrän Mäljarbanan i sin helhet är åtgärdad. Enligt olika uppgifter planeras nu den återstående sträckan vara klar 2028, eventuellt inte förrän 2030. Alltså tar det c:a 40 år mellan konstaterat behov och färdigsställande!

Ett annat exempel är **fyrspåret från Uppsala till länsgränsen** mellan Arlanda och Knivsta. Tågtrafiken mellan Uppsala och Stockholm har utvecklats starkt och behovet av en ytterligare utökning i framtiden är stort. Fyra spar finns mellan Stockholm C och Myrbacken norr om Arlanda. Norr därom till Uppsala finns ett dubbelspar. Redan de första åren på 2000-talet identifierades ett behov av fyra spar. Detaljerade utredningar kom igång först 2011. Projektet är upptaget i den nu föreslagna nationella planen, men mer än 80 % av kostnaderna är planerade att utfalla efter 2033. Enligt vissa osäkra uppgifter kan fyrspåret komma att färdigställas efter 2040. Om så är fallet kommer det att ta c:a 40 år från det att behovet identifierades tills utbyggnaden är klar att använda.

Ett tredje exempel är byggandet av **nya stambanor** Stockholm–Göteborg/Malmö för snabba tåg. En del av detta är den så kallade **Ostlänken (Stockholm–) Järna–Linköping**. Detta projekt berör den södra och östra delen av Mälardalsområdet. Både fjärrtrafiken och den regionala tågtrafiken får betydligt förbättrade förutsättningar genom starkt ökad kapacitet, mindre störningskänslighet och kortare restider. Inom det område som berörs av Ostlänken planeras totalt åtta stationer (inklusive Stockholm och Linköping), varav hälften är helt eller huvudsakligen avsedda för regional trafik. Förutom dessa fördelar så bereds godstransporter och lokal persontrafik ökat utrymme på de befintliga spåren.

Behovet av nya stambanor (inklusive Ostlänken) identifierades av dåvarande affärsverket SJ redan i början av 1990-talet. Det dröjde till 2008 innan en statlig utredning tillsattes. Denna presenterade 2009 ett betänkande (SOU 2009:74) som rekommenderade en utbyggnad. Det är osäkert när de nya stambanorna kan bli färdigställda, men enligt de signaler vi fått så kan det med nuvarande planering och medelstildelning ske först efter 2040, snarare närmare 2050. Detta är minst 50 år efter det att behovet konstaterades och c:a 40 år efter det att den statliga utredningen tillsattes.

# TIM-pendlare

Enligt de tågoperatörer som föreningen varit i kontakt med så har den utdragna tiden inneburit att nästan hela ökningen av kapaciteten kommer vara in-tecknad av förväntade trafikökningar fram tills Ostlänken står klar. Särskilt eftersom man i liggande plan inte kommer att åtgärda de flaskhalsar som naturligt uppstår när Ostlänken tillkommer, exempelvis in mot Flemingsberg. Detta talar ytterligare för att Ostlänken bör tidigareläggas och kompletteras med stödjande investeringar i anslutande sträckor.

De nya stambanorna är angelägna, både för de långväga transporterna och i högsta grad även för den regionala persontrafiken och pendlandet till och från arbetsplatser och studier. I föreningens intresseområde gäller det i första hand för sträckan Stockholm–Östergötland. Indirekt är även andra relationer, t ex Uppsala–Arlanda–Östergötland och destinationer söder om Linköping viktiga. Restiderna i den regionala tågtrafiken förutses minska med 40–45 % jämfört med idag, vilket ökar möjligheten att pendla längre sträckor regelbundet. Detta leder till en vidgad arbets- och bostadsmarknad. Näringsliv och myndigheter får lättare att rekrytera personal. Vår bedömning är att varje år av ytterligare fördröjning leder till avsevärda förluster för samhället, varav en del är svåra att kvantifiera.

## Slutsatser

Det är svårt att se hur tågresandet långsiktigt ska kunna öka enligt de politiska målen att ta större marknadsandelar, om inte bland annat de nämnda projekten genomförs. Redan idag är flera bandelar överbelastade och flera tåg kan/får inte läggas in under de tider när efterfrågan är stor. Åtgärder som att förlänga tågen eller trimma signal- och spårssystem kan ge en viss kapacitetsökning; i bästa fall kan sådana åtgärder hålla jämna steg med trafikökningen tills de nya stambanorna är på plats. Redan idag räcker anläggningen inte till. Alternativet till satsningar på järnvägen är att i stället satsa på ökad väg- och flygtrafik allt eftersom transportbehovet ökar genom ekonomisk och befolkningsmässig tillväxt, som leder till ett ökat transportbehov. Detta har flera nackdelar, det strider mot de uttalade politiska målen och blir troligen minst lika dyrt.

De utdragna processerna för planering, samråd, tillstånd, finansiering och byggande leder inte bara till att kapacitetsbristen och störningskänsligheten förlängs i tiden, utan även att det dröjer längre innan det investerade kapitalet kommer till nytta. Det är också troligt att utdragna processer leder till kostnadsökningar genom fortsatta utredningar och en utökad kravställning.

Det finns alltså starka skäl för att framdriften i projekten bör skyndas på. Detta är inget unikt för utbyggnad av vägar och järnvägar, utan för flera liknande processer där olika myndigheter, intressenter och domstolar är inblandade. Exempelvis har man identifierat behovet av uppsnabbade processer för utbyggnad av elkraftsystemet. Vi anser att detta bör gälla även för utbyggnaden av transporternas infrastruktur.

**Den långa tidsutdräkten från konstaterat behov tills utbygganden är klar att använda är inte acceptabel. Processerna måste enligt vår uppfattning skyndas på.**

## Bilaga 3

### Finansiering och kalkyler om samhällsnytta

Vi tar här upp alternativa möjligheter till finansiering och jämför nu föreslagen investeringsvolym med historiska satsningar och bedömningar om nyttor. Sättet att genomföra samhällsekonomiska kalkyler ifrågasätts.

#### Jämförande satsningar under bilismens utvecklingsperiod

Vad gäller finansiering är det intressant att jämföra med de satsningar som gjordes under massbilismens utvecklingsperiod 1950–1990. Ett tydligt exempel är vad som föreslogs i SOU 1958:1 "Vägplan för Sverige" med en total ram för vägbyggnad om 21,1 miljarder kronor under tioårsperioden 1958–67. Utslaget jämnt per år blir det 2,1 miljarder. Bruttonationalprodukten (BNP) 1958 var 71,1 miljarder kronor. Den föreslagna årliga statliga satsningen på vägtrafiken var alltså 3,0 % av 1958 års BNP. Under åren 1958–67 var Sveriges sammanlagda BNP 1055 miljarder kronor (Källa: SCB). Vägplanen föreslog alltså 2,0 % av Sveriges faktiska BNP under samma tidsperiod.

Den nu föreslagna nationella planen 2022–33 anvisar totalt 799 miljoner i statliga medel. 373 miljarder återstår när vidmakthållande, planering m.m. räknats bort. Detta är vad som totalt föreslås som statlig satsning på att utveckla vägar, järnvägar och sjöfart under innevarande tolvårsperiod. Utslaget per år blir det ca 0,6 % av förutsedd BNP under 2022. **Det är tre till fem gånger lägre andel av BNP än vad som satsades på enbart vägar under bilismens utvecklingsperiod**, beroende på vilka referensår för BNP som används.

Planen från 1958 genomfördes i huvudsak. Det visar det dåvarande **samhällets vilja och beredskap att satsa på systemskapande och systemförändrande investeringar i infrastruktur vid denna tid. Det finns ingen motsvarighet till detta idag, trots att transportsystemet nu måste genomgå stora genomgripande förändringar och anpassas, bland annat för att inte förorsaka oacceptabla klimatförändringar.**

#### Möjlig tillkommande finansiering

En av orsakerna till fördröjningar i infrastrukturens utbyggnad är bristen på investeringsmedel. Om inte statsbudgeten anses medge ytterligare finansiering i närtid, så bör enligt vår uppfattning de framtida användarna kunna bidra. Detta skulle även kunna motivera delfinansiering genom lån.

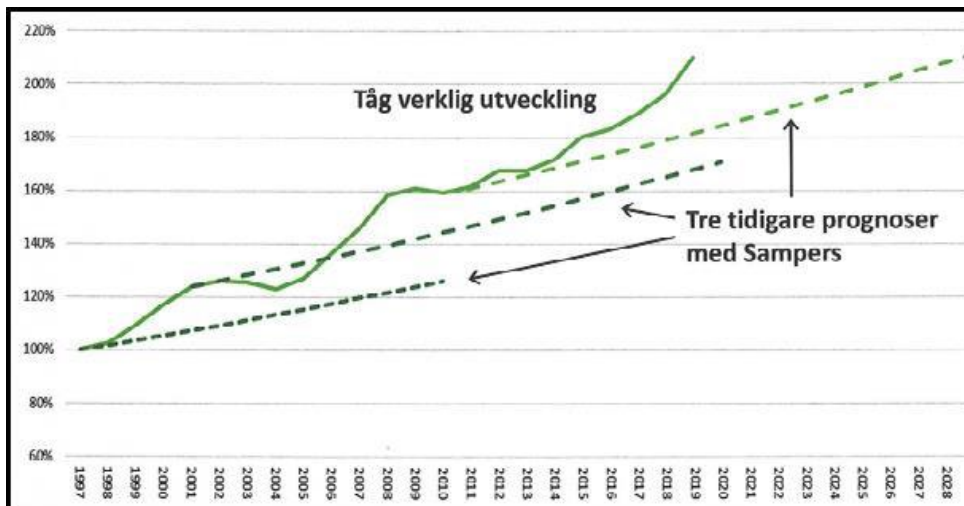
En ökad användarfinansiering är i första hand möjlig för de framtida nya stambanorna. Restiderna mellan olika centra i södra Sverige kommer att minska mellan 30 och 60 %, vilket ger stora produktivitetsvinster, särskilt i den långväga tågtrafiken. En måttligt tilltagen extra avgift för banutnyttjande efter några års initial respit skulle kunna tillföra betydande medel utan att biljettpriserna behöver höjas. Vi utesluter inte att en viss användarfinansiering skulle kunna tillämpas även i andra fall än för den långväga snabba tågtrafiken, men detta bör naturligtvis utredas.



## Samhällsekonomisk lönsamhet

Många järnvägsinvesteringar sägs vara samhällsekonomiskt olönsamma. Detta är en beräkningsmässig slutsats som grundar sig på förutsättningar och antaganden i kalkylmodellen som enligt vår uppfattning är diskutabla. Det finns ett antal antaganden och ingångsdata som alla leder till att investeringarna beräkningsmässigt framstår som olönsamma. Vi går här igenom de viktigaste av dessa antaganden och förutsättningar. Vi tror inte att detta är allmänt känt.

- 1) Till grund för de samhällsekonomiska kalkylerna ligger *prognoser över den framtida resandeutvecklingen*. Vi konstaterar att de prognosmetoder som Trafikverket fortfarande använder (framför allt systemet SAMPERS) inte är ägnade att göra en korrekt prognos av tågresandet som resultat av större förändringar. Särskilt klarar dessa metoder inte av att prognostisera ett ökat tågresande som funktion av förbättrade tågförbindelser. Vid flera tillfällen har prognoserna visat sig kraftigt underskatta resandeutvecklingen. Nedanstående graf visar prognoser över totalt tågresande (långväga och regionalt) jämfört med verkligt utfall (Källa: Trafikverket).



Ett för lågt prognosticerat resande ger minskad beräknad samhällsekonomisk nytta.

Som exempel tar vi Citytunneln i Malmö som enligt Trafikverkets kalkyl (egentligen f.d. Banverkets) skulle bli olönsam, men som befanns vara lönsam enligt en utländsk bedömning. Efterkalkylen visar att den utländska bedömningen var mest rättvisande.

- 2) Den s.k. *diskonteringsräntan* på investeringen är 3,5 % (Källa: ASEK 7.0, 2020), varav c:a 1,5 % är en "riskpremie" för att utfallet kanske blir sämre än beräknat. Resten (2 %) är en tänkt upplåningskostnad, som dock är betydligt högre än statens verkliga upplåningskostnad, särskilt om man beaktar realräntan efter inflation. Att lägga in en riskpremie med den ensidiga förutsättningen att utfallet blir sämre än förutsett anser vi vara tveksamt. Utfallet kan lika gärna bli bättre, särskilt med hänsyn till vad som sagts i punkt 1 ovan.

Den höga diskonteringsräntan gör att den kalkylmässiga framtida nyttan kraftigt nedvärderas. Exempelvis, efter 30 år värderas nyttan bara till 34 % i förhållande till om nyttan hade uppkommit i morgon. Med sådana implicita antaganden är det följdriktigt att den kalkylmässiga nyttan av långsiktiga samhällsutvecklande projekt blir låg.

- 3) Statliga (och kommunala) utgifter för investeringen som betalas via skatter belastas i kalkylen med en *skattefaktor* = 1,3, d v s 30 % extra "samhällsekonomisk kostnad". Detta motiveras med att "skatter ger upphov till ineffektiv resursanvändning".

Detta är en värdering som vi är nästan ensamma om i Europa. EU rekommenderar det inte. Det finns tvärtom många som menar att just investeringar i infrastruktur borde få en "bonus" i stället för en "straff", eftersom sådana investeringar väntas ge positiva samhällseffekter på olika sätt. I varje fall borde det åtminstone vara neutralt. Vi delar denna uppfattning.

Den tillämpade skattefaktorn ger en försämrade kalkylmässig lönsamhet.

- 4) *Restidsvinster* är en väsentlig del i den samhällsekonomiska nyttan. I den samhällsekonomiska kalkylen värderas tidsvinsten 20–30 % lägre än för resande med tåg än för resenärer med bil och flyg (Källa: ASEK 7.0, 2020). Värdet av minskade förseningar antas också vara motsvarande lägre för tågresenärer. Detta ger också en förminskad kalkylmässig samhällsekonomisk vinst.
- 5) *Fördröjningar i genomförandet* (se Bilagorna 1 och 2) ger en samhällsekonomisk förlust, eftersom samhället under den långa genomförandetiden går miste om den nytta och "vinst" som investeringen skulle ge. Dessutom kan en utdragen byggtid leda till att nyttorna för redan utförda investeringar dröjer. Detta beaktas inte heller i de samhällsekonomiska bedömningarna.
- 6) Trafikverket utvärderar samhällsekonomisk nytta utifrån basår och prognosår för att sedan i en separat process föreslå när investeringen ryms inom befintlig investeringsram. EU rekommenderar att båda aspekterna analyseras tillsammans med flera olika möjliga byggstarter för att fånga in hur länge man kan vänta utan att de samhällsekonomiska kostnaderna för bristande infrastruktur ökar. *Trafikverkets kalkyl om samhällsekonomisk nytta blir en statisk bedömning som inte tar hänsyn till att det kostar att vänta.* Detta har samband med vad som sagts i punkt 5) ovan.

**Slutsats: Den beräknade (alltför) låga lönsamheten kan leda till att villigheten att göra investeringarna blir mindre än vad den borde ha varit. Föreningen TIM-pendlare får definitivt intrycket att man systematiskt i flera steg skapat en metodik i syfte att långsiktiga samhällsinvesteringar, särskilt för järnväg, ska framstå som olönsamma.**