

Näringsdepartementet
Enheten för transportinfrastruktur och finansiering
Dnr N2016/00179/TIF

Diarienummer
Utr 2016/3
Datum
2016-03-29

Remissynpunkter på delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)

Trafikanalys har anmodats att yttra sig över delrapporten och vill framföra följande.

Sammanfattande synpunkter

- Det finns ett starkt behov av att tydliggöra syfte och mål med höghastighetsjärnvägen. Mål och syfte bör grundas i de transportpolitiska målen.
- Trafikanalys rekommenderar inte att låna till samhällsekonomiskt olönsamma projekt.
- Det är inte självklart att höghastighetståg gynnar klimatet.
- Konkurrensytan mot och överflyttningspotential från andra trafikslag förefaller alltjämt oklar.
- Är det självklart önskvärt (och möjligt) med en utveckling mot ett kommersiellt ändpunktsresande och en subventionerad storregional kollektivtrafik? Djupare analys av konsekvenser och risker för samhället av att driva kommersiell trafik på de villkor som föreslås saknas.
- Delmarknadsresande borde ge fler bostäder och regionförstoring än ändpunktsresande. Föreslagen kapacitetsfördelningsprocess på Södra och Västra stambanan kan resultera i försämrad tillgänglighet.
- Hur stor är egentligen finansieringsbördan och vad tillkommer därutöver? På sikt kanske andra finansieringskällor kan vara större?
- Är det en höghastighetsjärnväg även för godstrafik eller kan banan byggas till en lägre kostnad? Kan framtida underhållskostnader vara överskattade? Finns det innovativa lösningar som kostar mindre?
- Ett framtida beslutsunderlag måste kunna visa eller i vart fall göra sannolikt att en höghastighetsjärnväg ger större tillväxt och sysselsättningseffekter än andra satsningar inom transportområdet och/eller inom andra politikområden.

Syftet med höghastighetsjärnvägen behöver tydliggöras och grundas i de transportpolitiska målen

Sverigeförhandlingen bedömer att syfte och mål med höghastighetsjärnvägen behöver tydliggöras (sid. 90). Trafikanalys delar Sverigeförhandlingens uppfattning. Tydliga syften och mål är viktiga för utformningen av höghastighetsjärnvägen och för bedömningen av vilken utbyggnadsstrategi som är mest lämpad. Syfte och mål kan också påverka beslut om antal stationer, anslutningar till befintliga järnvägar, hastigheter, teknisk utformning och eventuell etappindelning av utbyggnaden.

Sverigeförhandlingen föreslår att syftet med höghastighetsjärnvägarna ska vara att knyta de tre storstadsregionerna närmare varandra, bidra till utveckling i mellanliggande regioner och övriga Sverige, bidra till mindre koldioxidutsläpp och bidra till ett ökat bostadsbyggande. Sverigeförhandlingen anser att utbyggnaden i första hand ska möjliggöra snabb, punktlig och konkurrenskraftig ändpunktstrafik, i andra hand möjliggöra storregionaltrafik och i tredje hand bidra till att frigöra kapacitet på Västra och Södra stambanorna för en kombination av regionaltrafik, godstrafik och bättre punktlighet.

Sverigeförhandlingen föreslår vidare att följande målbild ska uppnås:

- Restiden Stockholm C - Göteborg C ska uppgå till högst två timmar, om tågen inte gör uppehåll längs vägen.
- Restiden mellan Stockholm C – Malmö C ska uppgå till högst två och en halv timme, om tågen inte gör uppehåll längs vägen (sid. 91).

Trafikanalys menar att ett tydliggörande av syfte och mål med höghastighetsjärnvägen bör grundas dels i de transportpolitiska målen, dels i regeringens uppdrag till Sverigeförhandlingen. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Till detta är knutet två jämbördiga delmål: ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om miljö, säkerhet och hälsa. I direktivet till Sverigeförhandlingen står att syftet med uppdraget dels är att möjliggöra ett snabbt genomförande av nya stambanor på ett sätt som maximerar deras samhällsekonomiska lönsamhet, dels identifiera kostnadseffektiva åtgärder som leder till förbättrad tillgänglighet och ett ökat bostadsbyggande i framför allt storstäderna.

Trafikanalys saknar en analys av om de restidsmål som anges är de bästa för samhället. En avvägning mellan högre restidsvinster och eventuellt fler resenärer jämfört med dyrare investeringskostnad för att möjliggöra högre hastigheter behövs. Om full samhällsekonomisk effektivitet ska uppnås går det inte att på förhand bestämma ett restidsmål och därefter endast söka den mest kostnadseffektiva lösningen för att nå detta mål. Avvägningen mellan ändpunktmarknader och delmarknader bör baseras på den avvägning mellan den ökade tillgänglighet stationer ger för delmarknaderna och den restidsförlust det innebär för

ändpunktsmarknaderna samt övriga kostnader och nyttor som uppstår beroende på utformning av infrastrukturen, så som påverkan på klimatet. Se vidare nedan.

Nu aktuell samhällsekonomisk analys visar att höghastighetsjärnvägen är samhällsekonomiskt mycket olönsam

Trafikverkets samlade effektbedömning från december 2015 (för sträckning US2) redovisar en samhällsekonomisk kalkyl som enligt ASEK:s rekommendationer benämns som mycket olönsam (baserat på den s.k. nettonuvärdeskvoten, NNK).¹ Det innebär att den samhällsekonomiska kostnaden är *betydligt* större än den samhällsekonomiska nyttan. Nettonuvärdet är minus 57,6 miljarder kronor, dvs. den beräknade samhällsekonomiska kostnaden är närmare 60 miljarder kronor högre än den nytta investeringen beräknats ha under sin ekonomiska livslängd.² Här till finns enligt Trafikverkets samlade effektbedömning stora såväl positiva som negativa ej prissatta effekter som sammantaget bedöms försumbara. Exempel på en ej beräknad kostnad är den intrångskostnad en höghastighetsjärnväg skulle åstadkomma och en ej beräknad nytta utgörs exempelvis av nyttan av ökad kapacitet för godstrafik på befintliga banor.

En uppdaterad samhällsekonomisk analys kommer att göras av Trafikverket under 2016.

Konkurrensytamot, och överflyttningspotential från, andra trafikslag påverkar syfte och mål

Syftet och målen för höghastighetsjärnvägen påverkar vilka trafikslag som bedöms konkurrera med höghastighetstågen. Då Sverigeförhandlingen i första hand anser att utbyggnaden av höghastighetsjärnväg ska möjliggöra snabb trafik mellan ändpunkterna, kan det förefalla rimligt att Sverigeförhandlingen särskilt fokuserar på konkurrensen gentemot flyget. Konkurrensytan mot flyget skulle till viss del kunna förklara de restidsmål som Sverigeförhandlingen föreslår. Internationella erfarenheter visar att om tiden för tågresan understiger två timmar är tåg i jämförelse med flyg det helt dominerande färdmedlet (sid. 38). Trafikanalys menar att en hög färdmedelsandel för höghastighetståg inte kan vara ett mål i sig, utan bör utvärderas utifrån dess bidrag till det övergripande transportpolitiska målet, samt funktions- och hänsynsmål.

En flygresa Göteborg – Stockholm tar ca en timme. Restiden Malmö – Stockholm med flyg är ca en timme och tio minuter. Till detta ska läggas tid på flygplatsen för bland annat säkerhetskontroll, samt att ta sig mellan flygplats och mål- respektive startpunkt för resan. Den föreslagna restiden med tåg kommer vara ca dubbelt så lång som med flyg även efter utbyggnad av höghastighetståg, men höghastighetståg skulle ändå kunna innebära restidsvinster och förbättrad tillgänglighet för ändpunktresenärer beroende på start- och målpunkter för resan. Resa med höghastighetståg skulle också kunna ge ökad bekvämlighet

¹ Höghastighetsbanor (Linköping-Bollebygd, Mölnlycke-Almedal, Jönköping-Lund), US2D, YTR001 sid 12 http://www.trafikverket.se/contentassets/cbffb4e71d5e45c783a2b79436f94d08/ytr001_hoghastighetsbanor_us2d_seb_151204_g.pdf

² Den investeringskostnad som använts i den samhällsekonomiska kalkylen är den som ligger mitt i spannet 190-320 miljarder kronor. (Den s.k. 50 procentsnivån). För ett så stort projekt som detta vore det dock önskvärt att en något högre sannolikhetsnivå nyttjats i kalkylen. Normalt används 50 procentsnivån när många projekt byggs eftersom några blir mer kostsamma och andra kan byggas till en lägre kostnad och det därmed är rimligt att tro att genomsnittskostnaden hamnar på 50 procentsnivån.

genom att minska antalet byten mellan färdmedel. Även om kostnaden för att uppnå dessa restidsvinster och tillgänglighetsförbättringar för ändpunktresenärer beaktas kan det ur ett tillgänglighetsperspektiv vara svårt att motivera valet att i första hand möjliggöra snabbt resande mellan ändpunkterna som primärt syfte för satsningen på höghastighetjärnväg.

Trafikanalys saknar en diskussion om höghastighetstågens konkurrensytta mot vägtrafiken, både ur ett tillgänglighetsperspektiv och ur ett miljöperspektiv. Restiden med bil Stockholm – Göteborg är ca 5,5 till 6 timmar och mellan Stockholm och Malmö knappt 6,5 timmar.³ Resandet med personbil står för 44 procent av resorna mellan Stockholm och Västra Götaland, motsvarande siffra för flyg respektive tåg är 12 respektive 41 procent. Mellan Stockholm och Skåne står personbilsresorna för 33 procent och flyget respektive tåget för 39 respektive 26 procent vardera.⁴ Antalet potentiella resenärer mellan Stockholm och Västra Götaland som kan flytta över till höghastighetståg torde vara större från personbilstrafiken än flygtrafiken. Om höghastighetstågen främst ansetts konkurrera med personbilstrafiken, skulle det troligen leda till andra slutsatser vad det gäller restidsmål och utbyggnadsstrategi. Att vi kan ha en framtid med automatiserade fordon, liksom övrig teknik- och bränsleutveckling, spelar också roll för hur resandet utvecklar sig framöver mellan trafikslagen.⁵

Att höghastighetståg gynnar klimatet är inte självklart

Höghastighetståg förväntas bidra till minskade utsläpp av växthusgaser genom överflyttning från flyg och biltrafik. Samtidigt beräknas byggande av höghastighetsjärnvägen ge utsläpp av 2,9 miljoner ton koldioxid.⁶ Trafikverket skriver att klimatpåverkan kan minskas om hastighetsstandarderna för höghastighetsjärnvägen sänks, till följd av färre konstbyggnader och minskad betonganvändning.⁷ Utsläppen vid byggande av höghastighetsjärnväg kan jämföras med att inrikesflyget släppte ut 0,5 miljoner ton koldioxidekvivalenter (ca 3 procent av de totala utsläppen från inrikestrafiken) och biltrafiken 10,6 miljoner ton koldioxidekvivalenter (ca 60 procent av de totala utsläppen från inrikestrafiken) år 2014.⁸ Vad nettoeffekten av byggande av höghastighetsjärnväg blir avseende utsläpp av växthusgaser beror bland annat på för hur lång sikt jämförelsen görs, hur stor överflyttning som kommer att ske från andra trafikslag och hur väl övriga trafikslag kunnat anpassa sig till klimatutmaningen.

I Trafikverkets inriktningsunderlag finns ett klimatalternativ med bland annat byggande av höghastighetsjärnväg, styrmedel för energieffektivisering och biobränslen till biltrafiken. Trafikanalys bedömer dock inte att detta alternativ är tillräckligt för att klimatmålen ska nås.⁹ För att nå målen om nettonollutsläpp av växthusgaser till år 2050 och en fossilberoende fordonsflotta till år 2030 krävs enligt Trafikverket ett transportsnålt samhälle, vilket innebär en

³ Restider enligt google.

⁴ Trafikanalys, bearbetning av data från RVU 2011-2014.

⁵ Trafikanalys Rapport 2015:6, *Självkörande bilar – utveckling och möjliga effekter*.

⁶ SOU 2011:74 *Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stark utveckling och konkurrenskraft*, sidan 318.

⁷ Trafikverket, 2016. *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen*. Rapport 2016:043, sidan 12.

⁸ <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>

⁹ Se vidare Trafikanalys remissvar diarienummer Utr 2015/91.

minskning av biltrafiken och överflyttning till trafikslag med mindre koldioxidutsläpp.¹⁰ Vilken roll spelar ett eventuellt byggande av höghastighetsjärnväg för möjligheten att flytta över resande från väg till tåg? Om syftet med höghastighetsjärnväg även är att konkurrera med vägtrafiken kan det få implikationer för hur infrastrukturen bör utformas och vilken utbyggnadsstrategi som väljs. Ca 85 procent av fordonskilometrarna med personbil är på resor under 10 mil.¹¹

Även inom flyget finns mål och aktiviteter för minskad klimatpåverkan. Swedavia har exempelvis en vision om att tankningen av fossilfritt flygbränsle på Swedavias flygplatser år 2030 ska motsvara inrikesflygets bränslebehov.¹² Det är möjligt att tänka sig ett klimatanpassat inrikesflyg som ett förhållandevis miljövänligt alternativ för att skapa tillgänglighet mellan ändpunktsmarknaderna. I detta sammanhang ska dock den så kallade höghöjdseffekten från utsläpp av flyg nämnas, vilken innebär att utsläpp av växthusgaser på hög höjd kraftigt förstärker effekten av utsläppen. För inrikesflyget är dock flyget endast under en mindre del av resan på så höga höjder. En annan viktig aspekt är att tillgången på biobränsle är begränsad.¹³ Möjligheten för klimatanpassning av väg- och flygtrafik hänger dels samman med produktionskapaciteten av biobränsle, men också med tillgången på biomassa att tillverka biobränsle ifrån. FFF-utredningen redovisar studier som pekar på en potential för biodrivmedel på mellan knappt 10 och upp till 30 TWh år 2030.¹⁴ Inrikes transporter förbrukade 85 TWh år 2013.¹⁵ Givet att tillgången till biobränsle är begränsad kan det finnas skäl att fundera över var det tillgängliga biobränslet gör störst nytta, exempelvis inom flyget, personbilstrafiken eller godstransporterna på väg, eller inom helt andra sektorer så som industri eller energiproduktion?

De ur klimatsynpunkt effektivaste åtgärderna är de som har lägst kostnad per reducerade utsläpp av växthusgaser. Hur effektiv höghastighetsjärnväg är som klimatåtgärd beror således på hur mycket utsläppen reduceras i förhållande till kostnaderna och vilka andra potentiella åtgärder som finns och hur effektiva dessa är. Om ett av syftena med höghastighetsjärnväg är att vara en klimatåtgärd kan vilket/vilka trafikslag som ses vara de främsta konkurrenterna påverkas, deras framtida prestanda och konkurrenskraft, liksom val av utbyggnadsstrategi och målbilder.

Delmarknadsresande borde ge fler bostäder och regionförstoring

I direktivet till Sverigeförhandlingen står att den bostadsbrist som råder i storstäderna utgör ett hinder för regionernas tillväxt och företagens möjligheter att växa och att brister i transportsystemet förvärrar situationen. En utgångspunkt för Sverigeförhandlingens uppdrag att ingå överenskommelser med berörda kommuner, landsting och andra berörda aktörer är att överenskommelserna ska innehålla ett ökat bostadsbyggande med fokus på förtätning i främst kollektivtrafiknära lägen, så att effektiv arbetspendling möjliggörs.

¹⁰ Trafikverket, 2016. *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen*. Rapport 2016:043.

¹¹ Trafikverket, 2016. *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser – med fokus på transportinfrastrukturen*. Rapport 2016:043, sidan 21.

¹² Inför en flygstrategi – ett kunskapsunderlag, rapport 2016:4, Stockholm: Trafikanalys, 2016.

¹³ SOU 2013:83 *Fossilfrihet på väg, del 1*, sid. 496.

¹⁴ SOU 2013:83 *Fossilfrihet på väg, del 1*, sid. 478 f.

¹⁵ Energimyndigheten, 2015. *Energiläget 2015*. ET2015:08, sid. 26.

Den genomsnittliga restiden för arbetsresor är 32 minuter. Drygt 90 procent av arbetsresorna är kortare än en timme och 98 procent av arbetsresorna är kortare än 10 mil.¹⁶ Såvida detta förhållande inte radikalt kommer att ändras i framtiden är det rimligt att anta att delmarknaderna snarare än ändpunktsmarknaderna kommer ha störst betydelse för arbetspendlingen, och därmed också för möjligheten att bosätta sig utanför storstadsområdena. Om målsättningen istället är att låta Skåne och Västra Götaland växa, och därmed skapa alternativa arbetsmarknader och bostadsmarknader i förhållande till Stockholm, och om denna tillväxt antas vara beroende av goda kommunikationer med huvudstaden kan ändpunktsmarknaderna spela en större roll.

Hur viktigt det anses vara att en eventuell höghastighetsjärnväg bidrar till regionförstoring och på vilket sätt denna tillväxt förväntas ske påverkar avvägningen mellan ändpunktsmarknader och delmarknader.

Föreslagen kapacitetsfördelningsprocess på Södra och Västra stambanan kan ge försämrad tillgänglighet

Ett syfte med höghastighetsjärnvägen, enligt både kommittédirektiv 2014:106 om utbyggnad av nya stambanor och Sverigeförhandlingen, är att möjliggöra för mer regionalstågtrafik och godståg samt bättre punktlighet. Sverigeförhandlingen föreslår därför att ge regionalståg och godståg prioritet i kapacitetstilldelningsprocessen på Södra och Västra stambanan framför snabba tåg med få uppehåll (sid. 94). Trafikanalys vill påpeka att en sådan prioritering ger effekter där vissa regioner kan få försämrad tillgänglighet med förlängda restider framför allt till huvudstaden, men möjligtvis även inom/mellan regioner. Med fyra parallella spår innebär det en kapacitetsvinst att separera snabbgående och långsamtgående tåg. Då den nya höghastighetsbanan inte föreslås vara parallell med stambanorna riskerar dock orter och regioner längs Södra och Västra Stambanans sträckning att få försämrad tillgänglighet om snabbtågen som idag trafikerar banorna prioriteras ner eller upphör att trafikera sträckan

Utbyggnadsstrategi för ändpunktsresande som möjliggör kommersiell trafik

Sverigeförhandlingens förslag till utbyggnadsstrategi är nära kopplat till de syften och mål som föreslås i utredningen. Strategin går bland annat ut på att antalet stationer ska begränsas och att Sverigeförhandlingen ska ta fram urvalskriterier för vilka orter som kan vara lämpliga. Det kan noteras att förfaringsättet skiljer sig från det gängse sättet att planera för infrastrukturinvesteringar i Sverige.

Kopplingspunkterna mellan höghastighetsjärnvägen och den befintliga järnvägen föreslås minimeras med undantag för de sista sträckorna in till storstäderna, samt vidare koppling mot Arlanda/Uppsala och Köpenhamn/Hamburg. Minimering av kopplingspunkter motiveras med att få anslutningspunkter mellan höghastighetsjärnvägen och den befintliga järnvägen minskar kostnaderna för såväl infrastrukturen som för fordonsanskaffning, samt av risken att förseningar sprids mellan järnvägarna (sid. 51). Samtidigt argumenterar Sverigeförhandlingen för lösningar där passerande tåg trafikerar en järnväg utanför städer, medan tåg som ska stanna kör via en anslutande bibana till ett centralt stationsläge. Till skillnad från diskussionen om anslutningar till det befintliga järnvägsnätet saknas en diskussion om kostnader för en

¹⁶ Trafikanalys, Den nationella resvaneundersökningen, RVU Sverige, 2011-2014.

konstruktion med förbifarter. Liksom vid anslutningar tillkommer en ökad anläggningsmassa, med exempelvis extra växelförbindelser, med dyrare investerings- och driftskostnader och ökad störningsrisk som följd. Sverigeförhandlingen skriver att det i normalfallet är dyrare att dra en ny järnväg genom centrala delar av städer. Minskar dessa kostnader vid byggande av bibanor in till centrala stationslägen? Valet av stationsläge bör också påverkas av om syftet med höghastighetsjärnvägen främst är att knyta samman ändpunktsmarknaderna eller delmarknaderna och vilka färdstätt som anses konkurrera respektive komplettera höghastighetsjärnvägen.

Sverigeförhandlingen föreslår vidare att utbyggnaden ska genomföras genom att i första hand prioritera en hel linjesträcka från ändpunkt till ändpunkt för höghastighetstrafik, för att så fort som möjligt "realisera investeringarna" och kunna trafikera med höghastighetstågstrafik. Argumentet för detta är att det inte är sannolikt att någon operatör kommer att investera i dyra tåg för höghastighetstrafik förrän en hel längre sträcka är klar. Ett alternativ till denna utbyggnadstrategi, som Sverigeförhandlingen avfärdar, är att så snabbt som möjligt åstadkomma bättre kapacitet närmare ändpunkterna. Med detta ser Sverigeförhandlingen en risk att kapaciteten tas i anspråk av en omfattande storregional/regional trafik, vilken sedan kan behöva begränsas för att göra plats för ändpunktstrafik. Med etappvis utbyggnad finns också en risk att den nybyggda järnvägen har "överstandard" innan den börjar trafikeras av tåg som kan köra i de hastigheter banan byggs för att klara av. Samtidigt finns det möjlighet att snabbare få igång (storregional/regional) trafik och därigenom realisera nyttan av investeringen. Det är tänkbart att en etapputbyggnad skulle kunna prioriteras utifrån vilka etapper som ger störst samhällsekonomisk lönsamhet. Om trafikering med storregional/regional trafik på nya banor ses som en möjlighet och ett sätt att åtgärda befintliga kapacitetsbrister, eller en risk att förhindra framtida höghastighetstrafik, har också en koppling till vilket syftet med de nya banorna är.

Trafikanalys hade även gärna sett en motivering till varför alla utredningsalternativ för höghastighetsbanan mellan Stockholm och Malmö passerar genom Jönköping (se figur sid 100).

Kommersiella förutsättningar för trafik

Sverigeförhandlingens förslag på hur kommersiella förutsättningar för trafikering kan skapas baseras till stor del på en underlagsrapport från konsultbolaget PriceWaterhouseCoopers (PwC, bilaga 3). Trafikanalys kommenterar därför vissa bitar av detta material och diskuterar övergripande delar av det förslag som Sverigeförhandlingen har landat i. Trafikanalys saknar framför allt en djupare analys av konsekvenser och risker för samhället av att driva kommersiell trafik på de villkor som föreslås.

Resandeprognosen skiljer sig mellan Trafikverket och PwC

Trafikverkets prognos är genererad ur en verifierad, transparent och vetenskapligt förankrad prognosmodell baserad på ett antal väldokumenterade omvärldsförutsättningar bland annat vad gäller resande med olika trafikslag, ekonomisk-, teknisk- och befolkningsmässig utveckling. PwCs prognos baseras på en bedömning och analys av ett par olika prognoser,

befintlig statistik, en egen genomförd resvaneundersökning samt intervjuer med både svenska och utländska operatörer m.fl. Det kan nämnas att både PwC och Trafikverket i sina resandeprognoser antar att nuvarande biljettpris består. Härtill bör det nämnas att PwCs bedömningsprognos endast har beaktat ändpunktsresandet och att resandet som startar eller slutar i en (större) mellanstation antas vara i samma proportion som denna typ av resande i dagsläget. Inklusiva både mellan- och ändpunktsresande är PwCs prognos något högre, vilket beror på att ändpunktsresandet ligger 20 procent högre i bägge relationerna samt att ett större resande till och från Köpenhamn också inkluderats. Mellanpunktsresandet är betydligt lägre i PwCs prognos och bygger enligt ovan på ett förenklad antagande.

Vad gäller PwCs resvaneundersökning kan Trafikanalys konstatera att det brister i information om hur undersökningen genomförts; målpopulationen beskrivs i allmänna ordalag, urvalsmetoden beskrivs inte alls och det framgår inte heller hur uppgifterna samlats in. Formuleringar i frågeformuläret får i flera avseenden anses svårtolkade; resfrekvensfrågan är oklar angående tidsperiod och preferensfrågorna torde vara svåra att analysera resultaten från. Dessa frågor borde ha ställts i en s.k. stated-preference studie med binära val i stället, det skulle exempelvis möjliggjort en skattning av priselasticiteten. Vad gäller de resultat som PwC redovisar som ett resultat av resvaneundersökningen noterar Trafikanalys exempelvis att andelen som reser mellan storstadsområdena förefaller högt i förhållande till antalet resor enligt den nationella resvaneundersökningen (RVU Sverige). Andelen som uppger att de i första hand reser privat kan också förefalla högt i förhållande till resultat från RVU Sverige, men det kan delvis förklaras av att tjänsteresorna utförs av personer som gör många sådana resor varje år medan privatresenärerna gör färre resor årligen.

Fördelar och risker med långa ramavtal för trafikering

Förutom vikten av att prioritera ändpunktsresandet menar PwC och Sverigeförhandlingen att långa s.k. ramavtal kring trafikeringsrätt är av stor vikt för att kommersiella aktörer ska våga investera i och kunna driva trafik på höghastighetsjärnvägen. Investeringskostnaden för de tåg som förväntas trafikera banorna enligt marknadens behov uppgår till runt 10 miljarder kronor. Eftersom tåginvesteringar görs endast om operatörer kan se en långsiktighet, menar Sverigeförhandlingen att ramavtal som garanterar operatörer trafikeringsrätt under 15 år, givet vissa villkor, behövs. Det ger operatörerna en möjlighet till långsiktig planering genom att tydliggöra spelreglerna och förenkla operatörernas förberedelser för trafikering. För staten innebär detta däremot ett antal risker. Dels låser staten kapacitet till ett antal operatörer, dels finns en risk att den trafikering som staten förväntat sig inte blir av. Detta kan leda till att möjlighet till annan trafikering går förlorad och att nedprioriteringen av regional (något långsammare) trafik med fler stopp, som möjligen kan vara eller bli önskvärd, uteblir. Att i dagsläget förutspå vilka villkor ett 15-årigt ramavtal bör inkludera är heller inte lättöverskådligt och torde innebära att staten står för ett större risktagande än de privata operatörerna.

Långa ramavtal till få operatörer skulle också kunna innebära att konkurrensen på spåren minskar, eftersom det blir svårt för nya utmanare att ta sig in på marknaden, både vad gäller hög investeringskostnad och de administrativa begränsningar långa ramavtal kan innebära. Bristande konkurrens skulle kunna innebära att biljettpriset stiger mer än nödvändigt och ger minskat resande och minskad samhällsekonomisk nytta jämfört med planeringsförutsättningarna. Sverigeförhandlingen föreslår att banavgifterna visserligen ska vara finansierande, men samtidigt hållas låga så att biljettpriset kan hållas nere och resandet med tåg prismässigt

vara konkurrenskraftigt i förhållande till flyg. Med bristande konkurrens på spåren skulle låga banavgifter istället kunna möjliggöra vinster hos privata företag istället för att leda till en större samhällsekonomisk nytta

Kommersiellt ändpunktsresande och subventionerad (upphandlad) storregional kollektivtrafik?

På flera platser i Sverigeförhandlingens delrapport beskrivs att övriga stationer, förutom Norrköping, Linköping, Jönköping och Borås, i huvudsak bedöms behöva trafikförsörjas med storregional upphandlad trafik. Det är för Trafikanalys oklart vilken sorts trafik detta syftar på. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) upphandlar regional kollektivtrafik och upphandling av interregional kollektivtrafik som minskar brister i tillgänglighet sköts av Trafikverket. Trafikanalys har svårt att se att det finns finansieringsmöjligheter varken hos RKM som i dag kämpar med ökade kostnader och vikande intäkter per resa eller hos Trafikverket som framför allt upphandlar interregional trafik i stråk med litet resandeunderlag eller i glesbygd där inte ens en lägsta resestandard i dagsläget kan upprätthållas. En storregional trafikering på dessa villkor i RKM:s eller Trafikverkets regi¹⁷ kan också bli kostsam eftersom tåg är dyrt och "russinen" sannolikt plockas ur kakan av de kommersiella operatörerna som ändå passerar.

Sverigeförhandlingen menar att höghastighetstågen måste prioriteras för att det ska vara möjligt att köra kommersiell trafik. Samtidigt skriver Sverigeförhandlingen att nedprioritering av den långsammare trafiken "kan påverka kostnaderna för eventuell upphandlad eller på annat sätt delvis subventionerad trafik då biljettintäkterna minskar om trafiken blir mindre attraktiv, samt att trafikeringens kostnader ökar om exempelvis omloppstiderna blir längre" (sid. 168). Trafikanalys menar att det är viktigt att vidare analysera vilka förutsättningar för trafikering som ger störst samhällsekonomisk nytta och bidrag till både funktions- och hänsynsmål.

Djupare konsekvensanalys angående risker och konsekvenser för samhället av att driva kommersiell trafik på de villkor som föreslås saknas

Trafikanalys menar att det saknas en tillfredställande analys av eventuella risker och konsekvenser med vinstmaximerande privata aktörer som har att verka i en miljö

- där ändpunktsresandet ska ha högsta prioritet och gynnas,
- med trafikering som garanteras under givna villkor under 15-åriga ramavtal,
- där prissättningen helt ska skötas av operatörerna.

Med det upplägg som föreslås finns det en risk att infrastrukturinvesteringen mer gynnar (utländska och svenska) privata operatörer än Sveriges välfärd och ekonomi. Vi vet inte vilken trafikering som uppstår och vi kan inte styra över hur den ska fördelas över ändpunktsresande och mellanpunktsresande.

¹⁷ Det är heller inte lagligt idag att Trafikverket skulle upphandla den typen av trafik, vilket framgår på sid. 80.

Finansiering

Till följd av en hög investeringskostnad och en mindre andel andra finansieringskällor föreslås finansieringen i stora delar bestå av lån som betalas tillbaka under 35 till 45 år fram till 2065. Trafikanalys menar att risken och kostnaderna med ett sådant upplägg är större än den nytta som i dag går att se av investeringen. Det råder dock en viss oklarhet bland annat i hur stor kostnaden egentligen är för att uppnå höghastighetsjärnvägens förväntade potential.

Hur stor är egentligen kostnaden och vad tillkommer därutöver?

Investeringskostnaden för att bygga höghastighetsjärnvägen (i sträckningen US2) bedöms av Trafikverket ligga i intervallet 190 till 320 miljarder kronor (prisnivå 2015), vilket är högre än tidigare bedömningar om 125 miljarder kronor (2008 års prisnivå).¹⁸ Det bör i sammanhanget nämnas att det här till krävs ett antal följdinvesteringar i form av stationer, tunnlar då höghastighetsjärnvägen passerar vissa städer, samt anslutande infrastruktur in mot Stockholm, Malmö och Göteborg där järnvägen förväntas ha kapacitetsbrister när höghastighetsjärnvägen kan tänkas stå klar.

Det är dock inte helt tydligt hur Sverigeförhandlingen och Trafikverket har avgränsat projektet och vilka delar som ingår i den investeringskostnad som anges ovan och vilka delar som behöver finansieras genom nationell plan. Sverigeförhandlingen beskriver kostnaderna för höghastighetsjärnvägen i avsnitt 3.1. Avsnittet baseras på ett underlag från Trafikverket som redovisar en kostnadsökning till följd av preciserade krav. En femtedel av dessa rör innehållsförändringar avseende kraftförsörjning, stationer, bangårdar och anslutningar (sid. 101). Samtidigt beskriver Sverigeförhandlingen att tillgång till uppställningsspår för tågvändning vid ändstationerna behöver säkerställas inom ramen för den vanliga infrastrukturplaneringsprocessen (sid. 200).

Är det en höghastighetsjärnväg även för godstrafik eller kan den byggas till en lägre kostnad?

Sverigeförhandlingen konstaterar mycket riktigt att "[i]nfrastrukturens utformning påverkar förutsättningarna för trafikeringen" (sid. 95). I diskussionen om syftet framgår att det huvudsakliga syftet är att bygga en järnväg för höghastighetståg, för ändpunktsresande och för storregional pendling. Det framgår dock mellan raderna att järnvägen ändå är dimensionerad för betydligt tyngre tåg än höghastighetståg, det vill säga tåg med högre axellaster och större vikt per meter. Exempelvis skriver Sverigeförhandlingen att de vill styra användningen av järnvägen genom regelverk "i stället för att helt bygga bort möjligheten för annan trafik att ens vid extrema situationer kunna trafikera höghastighetsjärnvägen" (sid. 98). Banan tycks således dels vara dimensionerad för att klara hastigheter upp till 320 km/h, dels dimensionerad för att klara tunga godståg. Sverigeförhandlingen resonerar om teknikval och dimensionering för olika hastigheter (sid. 52), men diskuterar inte dimensionering för olika stora, tunga och långa tåg. Sverigeförhandlingen bedömer dock att en alltför stor blandning av trafik med olika egenskaper riskerar att leda till att höghastighetsjärnvägen drabbas av liknande problem med punktlighet som dagens järnvägstrafik (sid. 91). Trafikanalys delar

¹⁸ Sid. 99f. Spannet i investeringskostnaden visar kostnadsintervallet för 15-85 procents sannolikhet. Dvs. det är 15 procents sannolikhet att projektet kan byggas för maximalt 190 miljarder kronor och 85 procents sannolikhet att det kan byggas för maximalt 320 miljarder kronor.

denna bedömning. Eftersom den tänka banan är planerad att klara även tyngre tåg uppstår ett behov av att ändra järnvägslagen så att höghastighetsbanans tåglägen kan reserveras för höghastighetstrafik. Sverigeförhandlingen för sedan ett längre resonemang kring hur järnvägslagen skulle kunna ändras för att möjliggöra detta och föreslår att en sådan lagändring utreds (sid. 97). I SERA-direktivets artikel 49 anges att grundregeln är att infrastrukturkapacitet ska kunna utnyttjas för alla typer av trafik som har de egenskaper som är nödvändiga för att kunna nyttja ett tågläge (sid. 83). Det skulle således kunna innebära att en järnväg som inte är byggd för att klara tunga tåg inte får trafikeras av godståg. Prioriteringsproblematiken skulle således delvis kunna lösas genom att höghastighetsjärnvägen konstrueras så att trafikering med tunga långsamma godståg inte är möjligt.

Infrastrukturens utformning påverkar även kostnaderna. Ett godståg kräver en järnväg som klarar avsevärt mycket högre axellaster¹⁹ och har en högre tillåten vikt per meter, än höghastighetståg och att konstruera en järnväg som klarar högre vikt kostar mer. I Sverige är standarden 22,5 ton och Trafikverket bygger successivt ut nätet till 25 ton för att tyngre godståg ska kunna köras. Som jämförelse kan nämnas att höghastighetstågen i Japan har axellaster på mellan 11 och 13 ton.²⁰ Trafikanalys vill därför understryka vikten av att även banans utformning och konstruktion bör hänga ihop med syftet och målen. Det förefaller rimligt att även analysera kostnaden för en höghastighetsbana för lägre axellaster (och lägre tillåten vikt per meter), som skulle kunna trafikeras av lättare höghastighetståg, men inte av godståg och tyngre regionalståg). Hur mycket extra kostar det att bygga en höghastighetsbana som ett godståg kan trafikera i "extrema situationer"?

Det finns sätt att minska kostnaderna för konstruktionen av höghastighetsjärnvägar. Ett exempel är hur Japan har arbetat med att bygga tunnlar som är mindre, vilket reducerar kostnaderna för nya banor avsevärt.²¹ Tunnelarna och tågen är också konstruerade för att klara passager genom tunnelarna i höga hastigheter. På samma sätt finns det exempel på hur banans bredd kan reduceras genom att förändra kraven på tågens lastprofil och mellanrum mellan banorna. Det innebär samtidigt att endast de järnvägsfordon som har de egenskaper som är nödvändiga kan utnyttja banan. Trafikanalys saknar dock en analys av möjligheterna att inom ramen för gällande EU-direktiv justera utformningen av höghastighetsbanan med innovativa lösningar som minskar kostnaderna, även om banan då inte kommer att vara möjlig att trafikera för samtliga järnvägsfordon.

Kan framtida underhållskostnader vara överskattade?

Sverigeförhandlingen utgår från kapacitetsutredningens beräkningar av underhållskostnader där det antas att banan byggs till 70 procent med fixerade spår (s.k. "slab track") och till 30 procent med slippers som vilar på makadam (sid. 101). Underhållskostnaden bedöms vara 650

¹⁹ Varje hjulaxels belastning av spåret

²⁰ http://www.schienenfahrttagung.at/download/PDF2013/02_Yagishita.pdf

²¹ *Railway in Sweden and Japan – a comparative study*, Rapport 2014:12, Stockholm: Trafikanalys, 2014, sid. 34. Trafikanalys noterar även att PwC beskriver Japans järnväg på ett felaktigt sätt (sid. 251). Det finns sex persontrafikbolag som har sitt ursprung i den tidigare statligt drivna järnvägen, inte fem, och av dessa är det tre som idag är privata bolag och tre som är statliga bolag (alla är alltså inte privatiserade). PwC beskriver bolagen som trafikeringbolag, men det är större järnvägsbolag som även ansvarar för drift och underhåll av infrastrukturen samt även äger delar av infrastrukturen (de delar som inte ägs "leasas" från staten). Ett av de privata bolagen bygger också på egen hand den nya maglevbanan mellan Tokyo och Osaka.

miljoner kronor per år, varav 460 miljoner kronor bedöms vara fasta kostnader och 190 miljoner kronor en rörlig kostnad.

Det framgår inte av rapporten på vilket sätt underhållskostnaderna antas skilja sig mellan fixerade spår och inte fixerade spår för höghastighetsjärnväg respektive konventionell järnväg. Fixerade spår beskrivs ofta som mer eller mindre "underhållsfria", varför 650 miljoner kronor per år framstår som en relativt hög kostnad. Inte bara investeringskostnaden, utan också kostnaden för framtida underhåll bör analyseras noggrannare. Det bör även tydliggöras varför 30 procent av banan inte ska utgöras av fixerade spår. Det är också viktigt att vara medveten om att tåg med högre vikt innebär en högre belastning och högre slitage på banan, varför banor med högre tillåten maximal vikt per meter och högre axellaster också innebär högre underhållskostnader. En bana som konstrueras för tåg med lägre vikt torde sannolikt kunna innebära lägre framtida underhållskostnader.

Liten andel andra finansieringskällor

De ytterligare finansieringskällor utöver ordinarie budgetmedel som Sverigeförhandlingen lyfter fram är högre banavgifter på höghastighetsjärnvägen samt ett antal varianter som bygger på att hämta hem den markvärdestegring som större ny infrastruktur resulterar i. Sammantaget förväntas detta generera fem till tio procent av investeringskostnaden, dvs. 16 till 18 miljarder kronor.

Banavgifterna bedöms kunna vara tre till fem gånger högre än idag och då generera 1 till 1,5 miljarder kronor per år. Det bör observeras att högre banavgifter inte direkt ligger i linje med det oförändrade biljettpris som antagits när de kommersiella förutsättningarna fastlagts. Det är därmed rimligt att anta, som utredningen gör, att det kan behövas lägre banavgifter i ett inledande skede. Det innebär dock inte att ett lågt biljettpris och samhällsekonomiskt effektiv resandevolym därmed upprätthålls, utan bara att det går att driva trafik på kommersiella villkor. Med konkurrens på spåren med fler operatörer bör ändå större övvinster kunna undvikas.

Markvärdestegringar föreslås tas tillvara genom det som i utredningen (sid. 151) benämns planvinst, värdestegringsersättning, inkrementella skatteökningar samt en tillfällig infrastrukturskatt, varav den andra och fjärde kräver lagändringar medan de andra två kan implementeras givet gällande rätt. Den medfinansiering som är tänkt att komma från kommuner längs med den nya järnvägen förväntas kommunerna betala med pengar genererade från planvinst och värdestegringsersättning. Härtill föreslås att (fastighets)skatt också införs på stationsbyggnader, som i dag är skattebefriade. Trafikanalys är helt enig med utredningen i att markvärdeseffekter är en realitet och ett resultat av större nyinvesteringar. Bättre tillgänglighet som ett resultat av bättre infrastruktur och bättre kommunikationsmöjligheter resulterar i faktiskt ökade fastighetspriser som antingen kommer nuvarande eller framtida fastighetsägare till nytta. Att hämta hem delar av markvärdestegringen är därmed rimligt så som föreslås i utredningen. Intäkterna förefaller dock små.

I sitt överväganden visar Sverigeförhandlingen en schematisk bild som visar vilka nyttor som skapas av höghastighetsjärnvägen och hur dessa kan omvandlas till finansieringskällor. Sverigeförhandlingen särredovisar nyttan av snabbare resor, fler resenärer och ökade fastighetsvärden. För att skapa en bild av finansieringsmöjligheter kan detta vara relevant,

men Trafikanalys vill ändå poängtera att det skulle innebära dubbelräkning att inkludera både restidsnyttor och ändrade fastighetsvärden på nyttosidan i en samhällsekonomisk analys.²²

På sikt kanske andra finansieringskällor kan vara större?

Trafikanalys menar att det, på längre sikt, borde vara möjligt att generera större medfinansieringsintäkter för *relevant och samhällsekonomiskt motiverad* infrastruktur. För att nå dit bör det därför övervägas att utveckla, juridiskt reglera och slutligen införa en modell där både stora som små värdestegringar till följd av infrastrukturinvesteringar kan komma samhället till gagn över tiden och samtidigt beakta alla nuvarande och framtida fastighetsägare och kommuner samt staten. Trafikanalys menar att en lokal fastighetsskatt kan ha potential att vara en bättre och effektivare lösning för värdeåterföring av markvärdes-effekter. Fastighetsavgiftens (eller skattens) storlek skulle kunna bestämmas av kommunerna i stället för som nu av staten. En sådan fastighetsskatt bör då kopplas till endast markvärdet för att exkludera förändrat fastighetsvärde till följd av exempelvis förbättringar på fastighetens byggnader. En fastighetsskatt kopplad till taxeringsvärdets markvärdesdel, som i sin tur bygger på faktiska försäljningspriser, skulle följa prisutvecklingen över tiden och betalas årligen. Det innebär i och för sig en viss eftersläpning av skatteuppbörden för förbättrad infrastruktur, men fastighetsägaren slipper betala en engångsersättning, som på flera sätt kan vara svår att fastställa. Att markvärdet förändras med tiden är här till faktiskt delvis en konsekvens av med tiden ökad insikt om och tillvaratagande av bättre kommunikations-möjligheter. En fastighetsskatt som årligen ska betalas innebär också att både nuvarande och framtida ägare av fastigheten har att betala för den (tidigare genomförda) offentliga investeringen.

Lån som belastar framtida generationer blir kostsamt

I och med en låg andel värdeåterföring och ett begränsat budgetutrymme för nyinvesteringar i transportinfrastruktur föreslår utredningen att 90 till 95 procent av investeringskostnaden framför allt finansieras med lån och att finansieringskällan utgörs av framtida budgetmedel utöver vad som normalt kan förväntas anslås inom infrastrukturuområdet (sid. 160).

Utredningen diskuterar lån i Riksgälden, försäljning av statliga tillgångar samt att delar av investeringen byggs med OPS och konstaterar, helt riktigt, att de tre alternativen alla kommer att minska framtida finansiellt utrymme även om det s.k. utgiftstaket inte behöver höjas (sid. 162). Den bedömning som utredningen gör är att merparten av investeringsutgiften skulle behöva lånas i Riksgälden. OPS anses vara intressant endast i vissa delar av investeringen om vidare utredning kan påvisa effektivitetsvinster som inte kan uppnås på annat sätt. En försäljning av statliga tillgångar föreslås endast som komplement för att minska lånebehovet, men skulle kräva ytterligare utredning och ett antal avvägningar innan det vore möjligt.

Den bedömning som görs av utredningen är att en lånefinansiering av de 90 till 95 procent som behövs för att finansiera den nya järnvägen skulle resultera i en årlig anslagsbelastning om 6,5 till 12 miljarder kronor per år (prisnivå 2015) från 2020 till 2055. Med en förlängning av återbetalningen till 2065 blir den förväntade årliga betalningen 5,5 till 10,5 miljarder kronor. (sid. 163). Som en jämförelse motsvarar dessa årliga belopp 40-90 procent av de årliga

²² Trafikanalys, 2016. *Infrastrukturinvesteringar och boendeutveckling – internationell jämförelse av modeller för samhällsekonomisk analys*. Rapport 2016:3.

investeringsmedel transportområdet förfogar över i form av budgetmedel i nu gällande plan²³, men som för denna nyinvestering nu äskas från andra politikområden. I utredningen konstateras att investeringen inte kan belasta infrastrukturanslaget, utan det kan "...göras antingen genom en utökning av infrastrukturanslaget eller med ett särskilt anslag för höghastighetsjärnvägen. Om inte utgiftstaket ska höjas innebär detta sannolikt att andra utgiftsområden påverkas dessa år" (sid. 161).

Trafikanalys rekommenderar inte att låna till samhällsekonomiskt olönsamma projekt

Trafikanalys menar att för att lån, eller försäljning av statliga tillgångar, överhuvudtaget ska anses rimligt bör en samhällsekonomisk analys alltid vara en utgångspunkt. Det finns goda skäl för staten att vara mycket tveksam till engagemang i projekt som inte är samhällsekonomiskt lönsamma²⁴, speciellt om det anslag som finns inom området inte räcker till det som kan anses vara av största vikt att genomföra. Trafikverket är i sitt inriktningsunderlag tydligt med att det är brist på resurser under kommande år och att de ekonomiska ramar som är anslagna inte fullt ut räcker till de behov som går att se framöver i dag, varken för underhåll, reinvestering eller för de planerade nyinvesteringar som finns i gällande nationell transportplan.²⁵

En hög investeringsnivå idag, exempelvis på grund av låga räntor som får lånefinansiering att framstå som attraktivt, kan tränga undan framtida investeringar (och andra offentliga utgifter) som ska betalas med skattemedel. Med lånefinansiering är det otydligt vad som prioriteras bort. Det kan också vara oklart hur mycket som behöver prioriteras bort. Exempelvis kan förändrat ränteläge påverka belastningen på budgeten i framtiden. Om ett projekt är "tillräckligt" samhällsekonomiskt lönsamt och står sig i konkurrensen jämfört med annat staten vill prioritera över alla sektorer skulle det dock kunna vara fördelaktigt att lånefinansiera. Det är då viktigt att beslutsfattare är medvetna om att detta påverkar framtida investeringsutrymme. Det är också viktigt att det som prioriteras bort och inte kommer till stånd inte har bättre samhällsekonomisk lönsamhet än den åtgärd som lånefinansieras.

Med det underlag som finns tillgängligt i *dagsläget* kring höghastighetsjärnvägen vad gäller investeringskostnad, behov av merinvesteringar samt den nytta som har beräknats ser inte Trafikanalys att höghastighetsjärnvägen med den utformning som nu föreslås bör prioriteras. Inte ens om det "bara" handlade om en prioritering inom transportinfrastrukturområdet. Det finns, som angavs ovan, mycket som tyder på att annat har högre prioritet. Bedömningen kan dock ändras om fortsatt utredning visar att investeringskostnaden för en höghastighetsjärnväg ligger betydligt lägre och/eller om nyttan för samhället är betydligt större. Såväl investerings-

²³ Nationell plan för transportsystemet 2014-2025, sammanställning och läshänvisning, sidan 3. De ekonomiska ramarna för pågående och nya investeringsprojekt i både väg och järnväg är sammantaget på 161 miljarder, vilket utslaget på 12 år resulterar i drygt 13,4 miljarder kronor årligen i genomsnitt. http://www.trafikverket.se/contentassets/054db6b15ddc479984b6f0df6e7385c1/slutligt_pm_nationell_transportplan_2014-2025.pdf

²⁴ Men även för lönsamma projekt finns anledning till eftertanke, eftersom inte allt som är samhällsekonomiskt lönsamt kan genomföras då vi har begränsat med resurser.

²⁵ Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2018-2029, Trafikverket, Rapport 2015:18, <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/inriktningsunderlag-for-2018-2029/>

kostnaden som den samhällsekonomiska analysen ses som nämnts över av Trafikverket. Trafikverket har också i uppdrag av regeringen att återigen analysera hur mycket en uppgradering av befintlig stambana skulle kosta (och vilka effekter det skulle ha), vilket är av stor vikt för att förstå den mervärde och merkostnad som en ny höghastighetsjärnväg kan ha.

Kan det visas att en höghastighetsjärnväg ger större tillväxt och sysselsättning än andra satsningar inom transportpolitiken och/eller inom andra politikområden?

Trafikanalys menar här till att om höghastighetsbanan lånefinansieras, vilket påverkar framtida budgetutrymme även för andra politikområden, är kravet på väl underbyggda underlag som motiverar detta stort. En analys kring välfärdseffekter av en höghastighetsjärnväg behövs då också på makronivå, och i relation till andra investeringar. Frågan är varför tillväxten och sysselsättningen i Sverige skulle öka mer av en satsning på höghastighetståg än av en annan satsning? Frågan är också om det med skenande kostnader inom flera politikområden kan anses lämpligt att ta resursutrymme i anspråk från andra sektorer som uppenbarligen är underfinansierade?

I detta ärende har Brita Saxton varit beslutande och Anders Ljungberg föredragande. Eva Lindborg, Anna Ullström och Mats Wiklund har också deltagit i ärendets beredning.

Brita Saxton
Generaldirektör