

Delrapport från Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)

Boverket har fått möjlighet att yttra sig över delrapport från Sverigeförhandlingen, och vill ge följande kommentarer till rapporten.

Finansiering

Boverket delar utredningens bedömning att byggandet av höghastighetsjärnvägen inte kan belasta infrastrukturanslaget utan finansiering måste ske på annat sätt.

Enligt det tidigare yttrande, den 28 september 2015, som Boverket lämnade i samband med delrapporten från Sverigeförhandlingen: Ett författningsförslag om värdeåterföring (SOU 2015:60) vill vi återigen påpeka att finansiering genom andra intäktskällor inte får bli så stor att den hämmar bostadsbyggandet i Sverige.

Kommersiella förutsättningar

Syfte och mål med höghastighetsjärnvägen

Boverket delar utredningens bedömning att syfte och mål för höghastighetsjärnvägen behöver förtydligas. Utan tydliga syften och mål är det omöjligt att bedöma vilken typ av utbyggnad och utformning som är lämplig, eller om en höghastighetsjärnväg är det bästa sättet att nå uppsatta mål. Syftet med utbyggnaden bör ligga i linje med nationella mål som till exempel de transportpolitiska målen och miljökvalitetmålen.

Utredningen tolkar att huvudsyftet är en snabb, punktlig och konkurrenskraftig ändpunktstrafik mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö. I Trafikverkets prognos förväntas dock ändpunktstrafiken stå för mindre än hälften av allt resande, vilket gör att den regionala trafiken borde vara minst lika viktig.

Utbyggnadsstrategi

Boverket saknar ett vidare resonemang kring hur trafiken på höghastighetsjärnvägen frigör kapacitet på det befintliga järnvägsnätet och i så fall hur denna kapacitet kan användas. Utan ett sådant underlag är det omöjligt att göra en helhetsbedömning av hur resandet med järnväg påverkas av höghastighetsjärnvägen. Detta kan vara viktigt eftersom det kan påverka överflyttningen av resande från det övriga järnvägsnätet till höghastighetsjärnvägen.

En annan viktig aspekt att beakta är vilka alternativa investeringar som skulle kunna frigöra kapacitet i järnvägssystemet. Såväl Trafikverkets som PwC:s prognoser pekar på att majoriteten av dem som väljer höghastighetståget skulle valt tåget även utan en höghastighetsjärnväg. Att föra ett resonemang kring alternativa lösningar som skulle ge en annan avkastning på insatt kapital vore intressant.

Förutsättningar för kommersiell trafik

Boverket är medveten om att delrapporten ska fokusera på höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar, men Boverket saknar trots det resenärsfokus i rapporten. I bilaga 3 framgår det att restid och punktlighet är de viktigaste förutsättningarna för operatörerna för att nå lönsamhet, men för att resenärerna ska välja tåget är de viktigaste parametrarna pålitlighet följt av pris och smidighet. Operatörernas förutsättningar för att nå lönsamhet skiljer sig alltså från resenärernas viktigaste aspekter att välja tåget. Det är endast hos dagens flygresenärer som restiden anses vara viktigast, i övrigt ligger denna parameter först på sjätte plats. Med den undersökning som är gjord blir det tydligt att utredningens tolkning av det huvudsakliga syftet, dvs. snabb, punktlig och konkurrenskraftig ändpunktstrafik, inte stämmer överens med vad resenärerna själva efterfrågar.

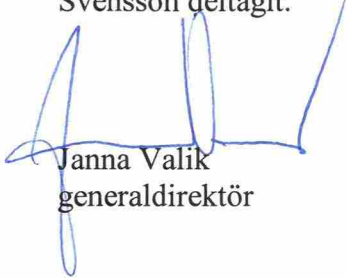
Såväl Trafikverket som PwC har gjort resandeprognoser för höghastighetsjärnvägen. Prognoserna skiljer sig väsentligt åt när det gäller överflyttning till järnväg från bil respektive flyg. Trafikverkets prognosticerar en överflyttning från bil till tåg på 25 procent och att endast ett fåtal procent byter från flyg till tåg medan PwC menar att överflyttningen från bil till tåg ligger på ca 10 procent och att 20 – 30 procent av flygresenärerna byter till tåg. Potentialen att flytta resande från bil och flyg till tåg verkar således vara ungefär lika stor, vilket ytterligare indikerar att den regionala trafiken borde lyftas fram ytterligare i utredningen.

Eftersom det i direktivet anges att banavgifter kan vara ett sätt att finansiera höghastighetsjärnvägen anser Boverket det anmärkningsvärt att något jämförelse- eller utredningsalternativ inte tagits fram eftersom järnvägens investeringskostnad rimligtvis bör påverka kostnaden, och därmed också lönsamheten, för att trafikera järnvägen.


En aspekt som i allra högsta grad påverkar förutsättningarna för höghastighetsjärnvägen är prisnivån på biljetterna. I bilaga 3 redovisas en priselasticitet som anger att en ökning av dagens biljettpris med 10 procent gör att resenärerna på höghastighetsjärnvägen på sträckan Stockholm-Göteborg minskar till hälften

och att två tredjedelar av resenärerna på sträckan Stockholm-Malmö skulle välja höghastighetståget. Boverket saknar en känslighetsanalys av de kommersiella förutsättningarna för vad som händer om biljettpriser ökar.

I detta ärende har generaldirektör Janna Valik beslutat. Expert Magnus Jacobsson har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har också enhetschef Sofie Adolfsson Jörby, avdelningschef Anders Sjelvgren och rättschef Yvonne Svensson deltagit.



Janna Valik
generaldirektör



Magnus Jacobsson
expert infrastrukturplanering

