

## REMISSVAR

### **SOU 2016:3 DELRAPPORT FRÅN SVERIGEFÖRHANDLINGEN HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄGENS FINANSIERING OCH KOMMERSIELLA FÖRUTSÄTTNINGAR**

Swedavia har tagit del av Sverigeförhandlingens underlagsrapport SOU 2016:3 avseende "Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar" och lämnar här remissvar.

#### **SAMMANFATTANDE SLUTSATSER**

- Swedavia delar inte uppfattningen att ändpunktsresandet ska ha högsta prioritet. De stora samhällsekonomiska och transportsystemsmässiga vinsterna finns enligt Swedavia primärt i regionförstoring snarare än att knyta ihop ändpunkterna. Swedavia anser alltså att höghastighetjärnvägen primärt ska stärka kopplingen till de tre storstadsregionerna och endast sekundärt ska bidra till att stärka kopplingen mellan dem.
- Swedavia ställer sig frågande till hur den höjning av banavgiften på 2-4 gånger dagens nivåer som anges i utredningen skulle kunna införas samtidigt som man antar att biljettpriset skulle ligga kvar på dagens nivåer. Detta särskilt då man i utredningen lyfter fram vikten av att ungefär behålla dagens biljettpris för att attrahera de resenärsvolymerna som man baserat både trafikala och finansiella prognoser på.
- Utredningen prognostiserar kraftigt minskad konkurrens från flyget i och med höghastighetsjärnvägen. Detta borde utifrån ekonomisk teori leda till ökade biljettpriser på tåget och därmed även minskad efterfrågan.
- Swedavia förordar utbyggnadsstrategin som innebär en uppdelning som utgår från att de sträckor som kommit längst i planeringen, det vill säga Järna–Linköping och Borås–Almedal, byggs färdigt först. Detta kan medföra att regional trafik på dessa sträckor kan realiseras fortare jämfört med om hela systemet ska byggas ut samtidigt.
- I en svensk höghastighetsstrategi bör den stora svenska navflygplatsen (Arlanda) samt Sveriges fjärde största stad (Uppsala) fullt ut ingå i planeringen av höghastighetsjärnvägen.
- Swedavia anser att det behövs mer omfattande hantering samt minimering av riskerna som lyfts fram angående finansieringen av och de kommersiella förutsättningarna för höghastighetsjärnvägar.

- I utredningen diskuteras möjligheten att ta ut en skatt på kommersiella delar av flygplatser för att finansiera höghastighetstågsjärnvägen. Denna fråga måste utredas betydligt djupare.
- Swedavia noterar att det är stora avvikelser mellan de prognoser som PwC gjort och de prognoser som KTH och Trafikverket gjort när det gäller överflyttningen mellan trafikslagen samt ökade totalvolymen i resandet mellan ändpunkterna vid utbyggd höghastighetsjärnväg. Eftersom PwC även ansvarat för underlagsrapporterna avseende de kommersiella förutsättningarna och finansieringsprinciper noterar Swedavia att oberoendet i prognoserna kan ifrågasättas.

## 1 PRIORITETSORDNINGEN

Swedavia delar inte uppfattningen som förespråkas i utredningen med högsta prioritet åt ändpunktstrafiken. Swedavias ståndpunkt är att det viktigaste med höghastighetsbanorna är regionförstoring. Höghastighetsbanorna skulle kunna bidra till goda förutsättningar för t.ex. dagpendling mellan Linköping och Stockholm eller mellan Jönköping och Göteborg samt knyta stora delar av södra Sverige närmare de tre storstadsregionerna och tvärtom. Höghastighetsbanorna skulle även kunna vidga upptagningsområdet till landets större flygplatser. I övriga länder där utbyggnad sker är det primära syftet att skapa sammanhållna storregioner. Även i Sverige ligger enligt Swedavia de stora samhällsekonomiska och transportsystemsmässiga vinsterna primärt i regionförstoring snarare än att knyta ihop ändpunkterna. När det gäller ändpunktsresandet vill Swedavia betona att det idag finns väl utbyggd och kostnadseffektiv flyginfrastruktur som betalar fullt ut för sin egen infrastruktur och inte belastar statliga eller kommunala budgetar.

Swedavia anser alltså att höghastighetjärnvägen primärt ska stärka kopplingen till de tre storstadsregionerna och endast sekundärt ska bidra till att stärka kopplingen mellan dem. Detta skulle i så fall få påverkan på både trafikering, finansiering och utbyggnadsstrategi.

## 2 BANAVGIFTER OCH BILJETTPRIS

På flera ställen i utredningen diskuteras uttag och nivå på banavgifter. Slutsatsen blir att banavgifterna bör vara högre på höghastighetsjärnvägen jämfört med på dagens stambanor och att detta delvis ska användas som en finansieringskälla. Swedavia anser det vara rimligt att operatörerna betalar för en del av sin infrastruktur på samma sätt som flyget betalar för hela sin infrastruktur. Däremot ställer sig Swedavia frågande till hur den höjning av banavgiften på 2-4 gånger dagens nivåer som anges i utredningen skulle kunna införas samtidigt som man antar att biljettpriset skulle ligga kvar på dagens nivåer.

Utifrån underlaget som presenteras i utredningen ser inte Swedavia hur operatörerna skulle kunna bedriva kommersiell, konkurrensutsatt och lönsam tågtrafik. Detta då man i utredningen även lyfter fram vikten av att ungefär behålla dagens biljettpris. Detta för att attrahera de resenärsvolymer som man baserat både trafikala och finansiella prognoser på.

Swedavia noterar även att underlaget i utredningen prognostiserar kraftigt minskat flygresande på de sträckor som berörs av höghastighetsjärnvägen. Den i dagsläget höga konkurrensen mellan tåg och flyg på de berörda sträckorna torde vara en mycket viktig förklaring till den biljettprisnivå som gäller i dagens tågtrafik mellan Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö. När man i utredningen prognostiserar kraftigt minskad konkurrens från flyget i och med höghastighetsjärnvägen borde det utifrån ekonomisk teori leda till ökade biljettpriser på tåget. Detta i sin tur kommer att minska efterfrågan. Hur stor minskningen blir beror på hur mycket priset höjs och på hur elasticiteten ser ut. Detta samband diskuteras inte i utredningen men borde vara centralt för att kunna utforma prognoser avseende passagerarvolymer.

### **3 ETAPPUTBYGGNAD**

I utredningen (bl.a. sidan 58) redogörs för fyra olika utbyggnadsstrategier. Swedavia förordar starkt den fjärde utbyggnadsstrategin. Den innebär en uppdelning som utgår från att de sträckor som kommit längst i planeringen, det vill säga Järna–Linköping och Borås–Almedal, byggs färdigt först. Detta kan medföra att regional trafik på dessa sträckor kan realiseras fortare jämfört med om hela systemet ska byggas ut samtidigt.

I andra hand förordar Swedavia utbyggnadsstrategi två som utgår från att så snabbt som möjligt åstadkomma bättre kapacitet närmare ändpunkterna, till exempel Linköping–Stockholm, Borås–Göteborg och Hässleholm–Malmö. Detta kan medföra att regionaltågstrafik på dessa sträckor kan realiseras fortare jämfört med om hela systemet ska byggas ut samtidigt.

### **4 KOPPLING TILL ARLANDA OCH UPPSALA**

Swedavia välkomnar att utredningen lyfter fram vikten av att höghastighetstågen ska kunna trafikera Arlanda och Uppsala samt att man avser att utreda detta vidare. Swedavia anser dock att det inte räcker med att det är tekniskt möjligt för höghastighetstågen att trafikera dessa stationer på befintliga spår. I en svensk höghastighetssatsning bör den stora svenska navflygplatsen samt Sveriges fjärde största stad ingå som en naturlig del i planeringen och fullt ut ingå i planeringen av höghastighetsjärnvägen.

Swedavia stödjer därför delrapportens förslag om att ge Trafikverket ett tydligare uppdrag om vilka åtgärder som behövs på sträckan Stockholm C- Arlanda för att höghastighetstågen ska kunna trafikera även denna sträcka.

## 5 FINANSIERING

Swedavia konstaterar att finansieringen av höghastighetsjärnvägen är en stor utmaning för både statsbudgeten och kommunala budgetar. Denna problematik upptar en stor del av utredningen. Genomgående i de olika finansieringsalternativen är att riskerna som beskrivs (låg konkurrens, kapacitetsbrister, konflikter mellan höghastighetståg och snabbgående regionalståg, höga biljettpreiser, låg lönsamhet hos operatörer, lägre passagerarvolym än beräknat m.m.) framstår som betydligt fler än möjligheterna med höghastighetsjärnvägen. Swedavia anser att det behövs mer omfattande hantering samt minimering av riskerna.

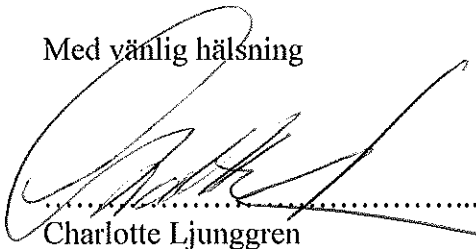
Swedavia välkomnar utredningens slutsats att en eventuell flygskatt inte ska användas för att finansiera höghastighetsjärnväg. Detta då det inte finns någon naturlig koppling mellan dessa och då utredningen även redogör för de negativa samhällsekonomiska effekter som en flygskatt skulle få.

I utredningen diskuteras möjligheten att ta ut en skatt på kommersiella delar av flygplatser för att finansiera höghastighetstågsjärnvägen. Swedavia ställer sig frågande till detta då flyget (bl.a. via Swedavia) själv bekostar sin egen infrastruktur. Denna fråga måste utredas betydligt djupare.

## 6 RESENÄRSPROGNOSE

Swedavia noterar att det är stora avvikelser mellan de prognoser som PwC gjort och de prognoser som KTH och Trafikverket gjort när det gäller överflyttningen mellan trafikslagen samt ökade totalvolymen i resandet mellan ändpunkterna. Swedavia anser inte att utredningen klargör varför man lagt störst vikt vid PwC:s prognoser. Eftersom PwC även ansvarat för underlagsrapporterna avseende de kommersiella förutsättningarna och finansieringsprinciper noterar Swedavia att oberoendet i prognoserna kan ifrågasättas.

Med vänlig hälsning



Charlotte Ljunggren  
Flygplatsdirektör Göteborg Landvetter Airport, Swedavia