



# ANALYS AV ANSÖKNINGAR OM TRAFIKERINGSRÄTT

## Förord

SIKA har av Näringsdepartementet ombetts att genomföra vissa analyser som underlag för överväganden om marknadstillträdet för den framtida persontrafiken på järnväg. Dessa analyser är avsedda att användas i departementets beredning av en planerad transportpolitisk proposition (TP 05).

Det ursprungliga uppdraget till SIKA formulerades i slutet av september 2004. Uppläggningsen och avgränsningen av analyserna har under hand stämts av med Näringsdepartementet i enlighet med vad som anges i uppdraget från september. Vidare har vissa ytterligare frågeställningar fogats till uppdraget under utredningstiden.

Uppdraget har utformats som två deluppdrag: Dels en analys av underlagen för Skånetrafikens och Norrtågs ansökningar om trafikeringsrätt mm, dels en analys av konsekvenserna av Järnvägsutredningens huvudförslag om marknadstillträde. Det finns betydande samband och kopplingar mellan dessa deluppdrag. Med hänsyn till den korta utredningstiden och av främst redaktionella skäl har SIKA dock valt att redovisa deluppdragen i två separata PM (SIKA PM 2004:8 resp. SIKA PM 2004:9).

Föreliggande promemoria ( SIKA PM 2004:9) avser analys av två ansökningar om trafikeringsrätt som ingivits till regeringen samt möjligheterna att utforma tillståndskriterier som begränsar de skadeverkningar som en interregional pendeltågstrafik kan få på övrig fjärrtågstrafik. De resultat och slutsatser som redovisas i denna promemoria bygger dessutom i hög grad på en särskilt promemoria om samhällsekonomiska analyser av trafikupplägg i Norrland (SIKA PM 2004:10).

Järnvägssystemet är komplext och svåranalyserat och de frågor som Näringsdepartementet har önskat få belysta skulle egentligen kräva mer omfattande och noggrannare analyser och överväganden än vad som kunnat åstadkommas inom den begränsade utredningstid som stått till förfogande. Vi är därför inte tvärsäkra om att de modellresultat och slutsatserna av de resonemangsmässiga analyserna som vi redovisar i promemoriorna i alla delar är riktiga eller representerar ”den slutliga sanningen” om hur man bör se på järnvägsmarknaden. Vår inställning är dock att det är bättre att försöka ta fram ett sakanalyserat beslutsunderlag än att handla på känsla och intuition, även om materialet är svårt och tiden knapp.

Roger Pyddoke har varit projektledare och svarar tillsammans med Anders Wärmark för utformningen av de SIKA PM genom vilka uppdraget avrapporteras.

Matts Andersson och Peter Roming har svarat för och dokumenterat de analyser med Sampersmodellen som genomförts vid SIKA. Vidare har Kjell Jansson (KJ-Samhällsekonomi) och Chris Halldin (ÅF-Infrateknik) svarat för och dokumenterat de Vips-analyser som genomförts på SIKA:s uppdrag.

Stockholm i december 2004

Kjell Dahlström  
Generaldirektör

## Innehåll

<b>1</b>	<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>5</b>
<b>2</b>	<b>PROMEMORIANS DISPOSITION .....</b>	<b>10</b>
<b>3</b>	<b>UPPDRAGET.....</b>	<b>11</b>
<b>4</b>	<b>ANALYSMETODER.....</b>	<b>12</b>
4.1	Det har visat sig svårt att definiera bra jämförelsealternativ.....	12
4.2	Jämförelsen omfattar flera aspekter .....	13
4.3	Använda metoder .....	13
4.4	Vissa konsekvenser har lämnats utanför analysen .....	14
<b>5</b>	<b>NÅGRA ÖVERGRIPANDE UTGÅNGSPUNKTER.....</b>	<b>15</b>
5.1	Inriktningen av järnvägspolitiken är avgörande.....	15
5.2	Företagsekonomiskt respektive samhällsekonomiskt motiverad trafik.	15
5.3	Variationer av trafikutbudet i Norrland – ett räkneexempel .....	16
5.4	Inget tyder på att upphandling av ytterligare trafik ger samhällsekonomiska vinster.....	17
<b>6</b>	<b>KONSEKVENSER AV ATT NORRTÅG BEVILJAS TRAFIKERINGSRÄTT .....</b>	<b>19</b>
6.1	Beskrivning av Norrtågs ansökan.....	19
6.2	Effekterna av Norrtågs ansökan .....	20
<b>7</b>	<b>KONSEKVENSER AV ATT SKÅNETRAFIKEN BEVILJAS TRAFIKERINGSRÄTT 25</b>	
7.1	Beskrivning av Skånetrafikens ansökan.....	25
7.2	Effekter av Skånetrafikens ansökan .....	27
<b>8</b>	<b>KONKURRENS MELLAN INTERREGIONALA PENDELTÅG OCH FJÄRRTÅG 30</b>	
<b>9</b>	<b>EN TÄNKBAR REGLERING AV INTERREGIONAL PENDELTÅGSTRAFIK.....</b>	<b>33</b>
<b>10</b>	<b>SLUTSATSER.....</b>	<b>35</b>

# 1 Sammanfattning

## *Uppdraget*

Skånetrafiken – som företrädare för trafik huvudmän i södra Sverige – och Norrtåg – en sammanslutning av trafik huvudmännen i norra Sverige – har hos regeringen ansökt om trafikeringsrätter m.m. för järnvägstrafik i ett storregionalt perspektiv. Som en del av ett större uppdrag har SIKA för Näringsdepartementets räkning gjort en analys av underlaget för ansökningarna. Vidare har SIKA studerat gränsytorna mellan interregional pendeltågstrafik och trafik med fjärrtåg och övervägt i vad mån trafikeringsrättigheter skulle kunna utformas så att de begränsas till interregional pendeltågstrafik och inte avser övrig fjärrtågstrafik.

Syftet med analysen är bl.a. att undersöka om det är möjligt att få till stånd en förbättrad trafik för resenärerna inom oförändrade ekonomiska ramar om de sökta trafikeringsrätterna ges. Vidare ska analysen visa hur olika trafikantgrupper och trafikproducenter påverkas av förslaget. Hur den långväga interregionala trafiken och SJ AB:s möjligheter att bedriva sådan trafik påverkas är ytterligare en viktig analyspunkt.

## *Analysens uppläggning*

SIKA:s analys tar sikte på att beskriva hur trafiken, trafikanterna, operatörerna och samhället påverkas om trafikeringsrätterna beviljas. Det innebär att det planerade trafikutbudet med trafikeringsrätter jämförs med ett tänkt läge utan trafikeringsrätter. Vår jämförelse görs med avseende på trafikutbudet (restider, biljettpriser, stationsstopp, turtäthet), vilka konsekvenser dessa förändringar sammantaget får för resenärerna, vilka kostnader, utöver rena trafikeringskostnader, som kommer att bli synliga när trafiken kommer igång (främst kostnader för rullande materiel men också kostnader för stationer och bussterminaler), vilka finansiella netton förslagen genererar hos SJ AB, huvudmännen och staten samt vilka samhällsekonomiska netton som genereras.

## *Några principiella utgångspunkter för analysen*

En svårighet i analysen av trafikeringsrätterna är att konsekvenserna i hög grad beror av vilken övergripande järnvägspolitik statsmakterna väljer att föra. Som SIKA ser det finns det två tänkbara övergripande rörelseriktningar när det gäller den övergripande järnvägspolitiken. Den ena rörelseriktningen innebär att renodla den interregionala kollektivtrafiken så att den med ett fåtal undantag ska kunna överleva på den efterfrågan på långväga järnvägsresor som finns på persontransportmarknaden. Den andra rörelseriktningen innebär att en ökande

andel av den interregionala kollektivtrafiken planeras och upphandlas efter politiska riktlinjer av antingen Rikstrafiken eller konsortier av trafikhuvudmän liknande dem som ligger bakom Skånetrafikens och Norrtågs ansökningar.

Två tänkbara kriterier för att avgöra vilken av dessa rörelseriktningar som är önskvärd är hur uppfyllelsen av det transportpolitiska målet påverkas samt i vilken utsträckning det finns järnvägstrafik som är samhällsekonomiskt motiverad men företagsekonomiskt olönsam. Dagens transportpolitik bygger på föreställningen att skillnaden mellan företagsekonomiskt och samhällsekonomiskt motiverad trafik på det stora hela är liten förutsatt att infrastrukturen planeras och tillhandahålls på samhällsekonomiska grunder. Med dessa utgångspunkter kan det vara rimligt att den långväga persontrafiken på järnväg bedrivs på kommersiella villkor så som sker idag. Om det däremot är så att det i betydande grad finns trafik som är samhällsekonomiskt lönsam, fastän den inte bär sig företagsekonomiskt, skulle det kunna hävdas att offentliga subventioner genom Rikstrafiken eller trafikhuvudmännen skulle kunna öka den samhällsekonomiska nyttan väsentligt.

För att i någon mån belysa denna grundläggande förutsättning för ställningstaganden till olika typer av trafikeringsrättigheter har SIKA med ett räkneexempel avseende nivåförändringar i den för år 2010 planerade persontrafiken på järnväg i Norrland försökt klarlägga om det verkar finnas stora skillnader mellan företagsekonomiskt och samhällsekonomiskt resultat i trafiken. Resultatet av dessa beräkningar tyder inte på att skillnaderna är särskilt stora. Det tycks inte heller finnas stora möjligheter att nå samhällsekonomiska vinster genom ett allmänt utökat trafikutbud.

Det ovan nämnda räkneexemplet är förknippat med stora osäkerheter och resultatet ska inte övertolkas. Å andra sidan känner SIKA inte till några andra beräkningar som har gett ett annorlunda resultat. Detta betyder att det för närvarande inte verkar finnas några starka principiella argument för att upphandla järnvägstrafik på linjer där trafik kan bedrivas på företagsekonomiska villkor. Tvärtom talar väl den nuvarande transportpolitiska principen om transportkonsumenternas valfrihet för att trafiken så långt möjligt bör bedrivas i marknadsmässiga former så att resenärernas egna preferenser kan styra i så stor utsträckning som möjligt.

### *Norrtågs ansökan*

Norrtågs ansökan om trafikeringsrätt innebär att SJ AB:s trafik i Norrland tas över av Norrtåg. En följd av detta blir att SJ AB förlorar sin trafikeringsrätt på alla linjer i Norrland. Därmed innebär ansökan också att SJ AB förutsätts upphöra att bedriva tågtrafik i Norrland i egen regi. Notera att nattågen inte ingår i SJ AB:s trafik och därför inte berörs av förslaget.

Norrtåg vill utöka tågtrafiken jämfört med Banverkets preliminära beskrivning av trafikeringsplanen 2010 i Framtidsplanen, och då främst den regionala tågtrafiken. Norrtåg vill också förbereda resenärerna för Norrbotniabanan genom att erbjuda utökad busstrafik mellan Umeå och Luleå. Därutöver har Norrtåg föreslagit några fler stationsstopp. För samma tågläge är dock skillnaderna i restider mellan

trafikeringen i Banverkets Framtidsplan och Norrtågs ansökan oftast försumbara. I vår analys har vi antagit att priserna är desamma i Norrtågs förslag som i Framtidsplanens utbud. Om Norrtåg har för avsikt att sänka taxorna innebär det att vi underskattar resandeökningarna något och att vi troligtvis överskattar biljettintäkterna något.

SIKA har analyserat Norrtågs trafikeringförslag jämfört med Framtidsplanens med hjälp av den nationella efterfrågemodellen Sampers och kalkylverktyget Samkalk. Analysen innebär att en samhällsekonomisk kalkyl görs där nyttan av den tillkommande trafiken ställs mot kostnaderna för den tillkommande trafiken. Notera att detta inte utgör någon bedömning av lönsamheten i det totala utbudet i vare sig Norrtågs eller Framtidsplanens trafikering.

Resenärerna får en kraftig förbättring genom att utbudet utökas. De tycker att det är värt att betala 98 miljoner kronor för den utökade trafiken. Därutöver gör resenärerna en ren välfärdsvinst till följd av de tidsvinster de gör som är 61 miljoner kronor. Den samhällsekonomiska förlusten av att utöka trafiken är dock 191 miljoner kronor. Den uppkommer huvudsakligen till följd av de samhällsekonomiska trafikeringkostnaderna som är 349 miljoner kronor.

Enligt SIKAs beräkningar ger Norrtågs trafikeringförslag ett konsumentöverskott på 61 miljoner kronor som följd av de restidsvinster som uppnås. Producenterna förlorar totalt sett 191 miljoner kronor. De övriga finansiella nettoeffekterna av förslaget kan inte på ett enkelt sätt härledas. SJ AB kommer troligtvis att förlora en vinst som görs på Norrlandstrafiken. Förutom denna uteblivna vinst måste SJ AB anpassa sin organisation för att minska sina gemensamma kostnader. SJ AB kan också räkna med att förlora skalfördelar. Den beräkningsbara delen av det samhällsekonomiska nettot blir en förlust på 191 miljoner kronor. Restidsvinster till följd av ändrat pendlingsmönster ingår i kalkylen.

Många företrädare för Norrland anser att en förbättrad trafikering kan bidra till regional utveckling genom att öka pendlingsmöjligheterna och därigenom förstora arbetsmarknadsregionerna. I förlängningen finns också förhoppningen att det ska leda till ökad lokalisering av boende och arbetsplatser. Lokaliseringseffekterna ingår inte i ovanstående kalkyl. SIKA har studerat pendlings effekter och lokaliseringseffekter av Framtidsplanen jämfört med ett så kallat jämförelsealternativ. Effekterna på pendling bedöms vara små och effekterna på lokalisering bedöms vara ytterst små.

### *Skånetrafikens ansökan*

Skånetrafikens ansökan innebär en begäran att få trafikera Väst kustbanan Malmö-Göteborg och Södra stambanan Malmö-Nässjö med Öresundstågen. På Södra stambanan planeras dock inledningsvis endast trafik till Alvesta och vidare till Växjö. Till skillnad från fallet med Norrtåg är det dock inte fråga om att Skånetrafiken ska ges ensamrätt att trafikera linjerna. Det kommer således att finnas möjligheter för SJ AB att bedriva tågtrafik parallellt med de operatörer som Skånetrafiken anlitar.

Vi har valt att jämföra Skånetrafikens ansökan med en idéskiss som SJ AB lämnat till SIKA och som beskriver ett tänkbart trafikutbud om Skånetrafiken inte får trafikeringsrätt till 2007. Vid ett sådant utfall måste Skånetrafiken förhandla med SJ AB om den länsgränsöverskridande trafiken. Den viktigaste skillnaden är att det i trafiken mellan Malmö och Hässleholm kommer det att gå fler regionaltåg 35 dubbelturer (16+17+2) istället för 20 dubbelturer (12+8).

Enligt Skånetrafiken innebär deras trafikeringsförslag inga sänkta taxor. Regionaltågsresenärerna får ändå en entydig förbättring med Skånetrafikens alternativ eftersom turtätheten ökar väsentligt. I den mån som utbudet av SJ AB:s trafik minskar så riskerar emellertid andra resenärer att förlora.

Enligt SJ AB:s kalkyl skulle SJ AB:s förslag till utbud kosta totalt 1 825 miljoner kronor medan trafikhuvudmännens förslag skulle kosta 1 950 miljoner kronor. SJ AB:s förslag skulle ge högre intäkter och kräva ett bidrag på 250 miljoner kronor. Trafikhuvudmännens förslag beräknas kräva en underskottstäckning på 550 miljoner kronor.

Trafikhuvudmännen torde initialt få bära ökade underskott om trafikeringsrätt beviljas. Det hänger samman med att resandet troligtvis inte anpassar sig omedelbart till ett ökat trafikutbud. Därför ökar inte intäkterna inledningsvis lika snabbt som kostnaderna. Enligt kalkyler som Skånetrafiken tillhandahållit SIKA så förbättras det finansiella nettot om resandet med regionaltågen överskrider vissa nivåer, och mer ju mer resandet ökar.

SJ AB:s netto torde minska om trafikhuvudmännen beviljas trafikeringsrätt. SJ AB förlorar vinster och biljettintäkter från den trafik som SJ AB idag bedriver och som kommer att ersättas med länshuvudmannatrafik. Samtidigt kan man dock sänka sina kostnader. Förutom denna effekt kan man enligt SIKAs mening räkna med att SJ AB förlorar resenärer och biljettintäkter från fjärrtågen. Den sammantagna effekten av de nu diskuterade förändringarna i trafikeringsrätten torde vara att SJ AB förlorar.

I likhet med Norrtågs förslag ökar belastningen på statsfinanserna utöver förlusterna för SJ AB genom ökat slitage på banor, minskade skatteintäkter från biltrafik och minskade momsintäkter. Storleken på dessa effekter har vi dock inte kunnat beräkna.

SIKA har inte kunnat göra samhällsekonomiska analyser av Skånetrafikens trafikering inom ramen för detta uppdrag och vi känner inte till att några sådana har genomförts. Vår sammantagna bedömning är att Skånetrafikens trafikutbud ger vinster för regionaltågsresenärerna som sannolikt uppväger de förluster som fjärrtågsresenärer kan orsakas. Trafikhuvudmännens finansiella netton av kollektivtrafiken försämras på kort sikt men kan eventuellt bli bättre på sikt. SJ AB förlorar intäkter och vinster och nettot för staten blir negativt. Det totala samhällsekonomiska nettot är ovisst. Arbetsmarknadseffekter och lokaliseringseffekter av Skånetrafikens utbudsökning bedöms vara ytterst små.



### *Konkurrens mellan interregionala pendeltåg och fjärrtåg*

I SIKAs uppdrag har också ingått att belysa i vilken utsträckning som interregionala pendeltåg och fjärrtåg betjänar olika marknader och om det går att utforma trafikeringsrätter för interregionala pendeltåg så att de inte innebär nämnvärda försämringar för fjärrtågstrafiken. Frågeställningen är alltså i vilken grad som interregionala pendeltåg av typen Öresundståg, dvs. tåg som har ett glesare uppehållsmönster och snabbare restider än inomregionala pendeltåg, konkurrerar med fjärrtågen.

SIKA har försökt belysa denna frågeställning med ett antal fallstudier där vi varierat trafikförutsättningarna på Södra stambanan med avseende på turtäthet och biljettpriser. Resultaten tyder på att förändringar i antalet avgångar med interregionala pendeltåg kan ha en viss effekt på fjärrtågen. Effekten kan vara både konkurrerande och stödjande. I vår studie dominerar konkurrens-effekten när utbudet ökar utöver Framtidsplanens nivå. Effekterna av förändringar av priserna är försumbara när arbetsresepriset (priset för att resa med arbetsresekort) ändras medan de är små (nästan försumbara) när priset på enstaka resor sänks.

Dessa iakttagelser om konkurrensytan mellan interregionala pendeltåg och fjärrtåg leder inte till några lättillämpade kriterier för att avgränsa de båda tågmarknaderna från varandra. SIKAs är tveksamt till att sådana kriterier kan utformas och tillämpas på ett sätt som ger en enkel och rättssäker tillståndsprovning. Om en reglering ändå ska ske med denna utgångspunkt är vårt förslag att man i första hand överväger följande kriterier:

- Ett tillståndskriterium bör innehålla en klausul mot stora ökningar av turtäthet.
- Interregionala pendeltåg ska ha tidtabellslagda uppehåll, vid alla tätorter över en viss minsta storlek (t.ex. 5000 invånare) där det finns hållplatser.
- Priset för enstaka biljetter inte får understiga fjärrtågstrafikens lägsta biljettpriser med mer än ett visst procenttal (t.ex. 30 procent).

## 2 Promemorians disposition

Föreliggande promemoria har disponerats på följande sätt.

I avsnitt 2 lämnas en kort redogörelse för den del av ett större uppdrag som denna promemoria syftar till att utgöra avrapporteringen av.

I avsnitt 3 beskriver vi de analysmetoder som vi använt oss av för att försöka besvara de frågeställningar som ingår i uppdraget. Olika metodproblem som vi stött på i analyserna diskuteras kortfattat och vi berör också vilka avgränsningar som gjorts i genomförandet av utredningen.

I avsnitt 4 diskuteras några övergripande utgångspunkter som enligt SIKAs uppfattning är avgörande för bedömningen av konsekvenserna av olika principer när det gäller tillhandahållandet av trafikeringsrätter för bl.a. persontrafik på järnväg. I syfte att erbjuda någon form av empiriskt underlag för de strategiska vägval som ska göras när det gäller tillträdet till persontrafikmarknaden på järnväg, redovisas ett räkneexempel som syftar till att klarlägga om det finns stora diskrepanser mellan järnvägstrafikens företagsekonomiska resultat och dess samhällsekonomiska effekter.

I avsnitt 5 och 6 redovisas SIKAs analys av vilka konsekvenserna blir av att Norrtåg respektive Skånetrafiken får de trafikeringsrätter som de ansökt om hos regeringen.

I avsnitt 7 försöker vi med hjälp av ett antal fallstudier belysa i vilken utsträckning det förekommer konkurrens mellan interregionala pendeltåg och fjärrtåg och hur variationer i turtäthet och taxor hos interregionala pendeltåg kan antas påverka fjärrtågens marknadsunderlag.

I avsnitt 8 diskuteras hur tillståndsgivningen möjligen skulle kunna utformas för att begränsa de skadeverkningar som en interregional pendeltågstrafik kan tänkas få på övrig fjärrtågstrafik.

Slutsatserna av de analyser och överväganden som SIKA gjort inom ramen för denna del av uppdraget sammanfattas avslutningsvis i avsnitt 10.

### 3 Uppdraget

Skånetrafiken och Norrtåg har hos regeringen ansökt om trafikeringsrätter m.m. för järnvägstrafik i ett storregionalt perspektiv. Näringsdepartementet har konstaterat att en analys bör ske av underlaget för ansökningarna och SIKA har ombetts genomföra denna analys som en del i ett större uppdrag.<sup>1</sup>

Som exempel på frågeställningar som bör belysas anges: Är det möjligt att få till stånd förbättrad trafik för resenärerna inom samma ekonomiska ramar enligt vad sökandena påstår? Hur påverkas olika trafikantgrupper av förslaget? Hur påverkas producentmarknaden? Vilken påverkan sker på den långväga interregionala trafiken och SJ AB:s möjligheter att bedriva sådan trafik?

Näringsdepartementet har också begärt att SIKA om möjligt ska göra följande analys: Mot bakgrund av Skånetrafikens och Norrtågs ansökningar om trafikeringsrätt m.m., bör undersökas om det generellt är möjligt att särskilja och definiera olika marknadssegment med utgångspunkt från persontrafikens uppehållsmönster (stationsuppehåll).

Det bör undersökas om trafiken kan delas upp efter uppehållsmönster i lokal/regional, ”storregional” (bl.a. arbetspendling över dag) och interregional (fjärtrafik mellan större tätortsområden). Definitionerna av trafiken på grundval av marknadssegment skulle därmed mindre än nu baseras på fasta geografiska gränser. Går det att hitta en tydlig uppdelning av dessa marknadssegment baserat på uppehållsmönster och som också speglar restid och prisbild? Går det i så fall använda uppdelningen/definitionen för praktisk handläggning av enskilda ärenden om trafikeringsrätt m.m.?

En fråga är vidare om modellen är praktiskt tillämpbar med tanke på att järnvägstrafiken ofta ingår i ett större system samt att också enskilda turer tillgodoser olika marknadssegment. Taxesättnings betydelse bör bedömas för marknadsunderlaget om trafikeringsrätten delades upp efter denna segmenteringsmodell.

Järnvägslinjer med lämplig marknadssegmentering på trafiken bör undersökas för att ge vägledning. I första hand bör om möjligt befintligt beräkningsunderlag användas för analyser.

---

<sup>1</sup> Uppdrag redovisas, förutom i detta PM med underlagsrapporter, även i SIKA PM 2004:8 med underlagsrapporter.

## 4 Analyismetoder

### 4.1 Det har visat sig svårt att definiera bra jämförelsealternativ

En svårighet när det gäller att belysa de frågeställningar som formulerats av Näringsdepartementet är att etablera en rimligt jämförbar beskrivning av den trafik som skulle uppstå om de sökta trafikeringstillstånden inte beviljades. Svårigheterna består dels i att ansökningarna avser ett trafikutbud som svarar mot efterfrågan (som huvudmännen nu kan föreställa sig den) från och med det datum då gällande avtal löpt ut, dels i att de avser tiden omedelbart efter att de nya avtalen träder i kraft. Den enda beskrivning av jämförbar trafikering som vi känner till och har tillgång till är Banverkets preliminära beskrivning av trafikering som tagits fram för Framtidsplanen och som avser befolkning och inkomst år 2010 men infrastrukturen som enligt planen ska vara färdig år 2015.

Ett annat dilemma med att presentera en sådan analys är att tänkbara för- och nackdelar med att bevilja trafikeringstillstånd inte är likformigt fördelade i tiden. Fördelarna med att bevilja trafikeringstillstånd kan väntas inträffa tidigt genom att utbudet ökar och priserna kan bli lägre för resenärerna. Fördelarna med att avslå trafikeringstillstånden är att det kan vara ett led i att renodla de kommersiella förutsättningarna för den interregionala tågtrafiken vilket skapar en snabbare anpassning till marknadens förändrade krav och ger en bättre produktivitetstillväxt. Dessa fördelar realiserar först på sikt. Med denna reservation i minnet gör vi ändå analysen av effekterna på kort sikt.

En allmän reservation mot att göra analysen på detta sätt är vidare att det är svårt att veta hur efterfrågan kommer att utvecklas och vilket utbud som kommer att vara optimalt givet denna efterfrågan. Om de som konstruerat trafikutbudet har arbetat med olika föreställningar om framtiden kan det påverka utbudet utan att det är ett resultat av beslutet att avslå eller bevilja trafikeringstillstånden.

Vår utgångspunkt har varit att söka redan förefintliga beskrivningar av trafikutbud. Vi har därför använt en beskrivning av trafikutbudet 2010 i Norrland från Banverkets Framtidsplan. Denna beskrivning får antas motsvara Banverkets bedömning av vilken trafik som skulle komma att bedrivas om ca fem år om nuvarande ansvarsfördelning mellan olika trafikoperatörer och trafikorganisatörer bibehålls. En motsvarande beskrivning av trafikutbudet 2010 i Norrland om trafikeringstillstånden beviljas finns i Norrtågs rapport *Framtida snabbtågstrafik i norra Sverige*.

Skånetrafikens förslag överensstämmer emellertid helt med Banverkets Framtidsplan, varför den senare knappast kan användas som jämförelsealternativ i detta fall. Vi saknar därför en befintlig beskrivning av vilket trafikutbud som

skulle komma till stånd om Skånetrafiken inte ges trafikeringsrätt. För att komma förbi detta problem har vi använt ett förslag till trafikering i södra Sverige som framställts av SJ AB. Problemet med att finna ett väl definierat jämförelsealternativ när det gäller trafiken i södra Sverige har dock medfört att vi i detta fall inte kunnat göra en kvantitativ samhällsekonomisk analys av utfallet av olika trafikeringsupplägg.

## 4.2 Jämförelsen omfattar flera aspekter

Vår metod innebär att vi gör en detaljerad jämförelse av trafikeringarna i de två fallen. I mån av datatillgång görs jämförelsen med avseende på följande dimensioner:

1. Trafikutbud i form av restider, biljettpreiser, stationsstopp och turtäthet
2. Förändringar för resenärerna.
3. Vilka kostnader utöver rena trafikeringskostnader som kan uppkomma. Vi tänker då i första hand på kostnader för rullande materiel.
4. Vilka finansiella netton (över/underskott) förslagen kan generera hos SJ AB, trafikhuvudmännen och staten.
5. Vilka samhällsekonomiska netton som kan komma att uppstå. För att bedöma detta måste eventuella kostnadsfördelar som är förknippade med de olika alternativen identifieras och beskrivas.

De samhällsekonomiska kalkylerna summerar nettoeffekterna för resenärer, operatörer, kommuner och stat. Därutöver beaktas effekter som inte motsvaras av betalningar: slitage- och deformation av infrastrukturen, trafiksäkerhet, miljö (hit räknas buller, luftföroreningar och koldioxid) och snedvridningseffekter av skatter. Regionala utvecklingsavgifter i den mån de inte avspeglas av ökade eller förändrade transporter finns inte med i kalkylen. Däremot har vi kommenterat lokaliseringseffekter och pendlingseffekter. Fördelningseffekter behandlas inte heller av kalkylerna. För en fylligare presentation av samhällsekonomiska kalkyler se exempelvis SIKA rapport 2002:4.

Företrädare för regionerna hävdar ofta att regional kollektivtrafik genererar nyttor som inte syns i samhällsekonomiska kalkyler. Dessa nyttor anses bestå i regional tillväxt, rimligtvis ökad bruttoregionalprodukt (BRP), ökad sysselsättning och regionförstoring (längre pendling). SIKA söker därför göra en bedömning av vilka effekter som uppkommer även i dessa avseenden.

## 4.3 Använda metoder

För analysen av Norrtågs förslag har SIKA använt Sampersanalyser. Med hjälp av modellsimuleringar kan beräkningar göras av hur konsumentnyttan (dimension 2 ovan) påverkas. De kan också användas för att förbättra beräkningar av det

företagsekonomiska (finansiella) nettona (4). Dessa beräkningar kan i sin tur användas för att generera effekten på det samhällsekonomiska nettot (5). Den samhällsekonomiska analysen av effekterna av Norrtågs trafikeringsförslag redovisas i ett särskilt PM<sup>2</sup> som bifogas denna promemoria.

För analysen av Skånetrafikens förslag har vi huvudsakligen använt oss av kvalitativa bedömningar som är baserade på material som vi fått från SJ AB och Skånetrafiken.

Regional kollektivtrafik anses som nyss nämnts generera nyttor bestående i regional tillväxt (ökad bruttoregionalprodukt, BRP), ökad sysselsättning och regionförstoring (längre pendling). SIKA har bedömt omfattningen av dessa nyttor med ledning av de metoder och resultat som tidigare redovisats i SIKA Rapport 2004:1, Infrastruktur för tillväxt. Analys av infrastrukturinvesteringarnas betydelse för tillväxt, regional utveckling och regionförstoring.

Företrädare för de sökande organisationerna har fört fram hypotesen att de regionala pendeltågen knappast skulle konkurrera med SJ AB:s fjärrtåg. Följaktligen skulle trafikeringsrätter för den storregionala trafiken inte skada SJ AB:s intressen. SIKA har försökt belysa denna frågeställning genom att i ett antal fallstudier analysera hur efterfrågan på resor med SJ AB:s fjärrtåg påverkas av att turtätheten ökar eller priserna sänks på interregionala pendeltåg. Dessa analyser har genomförts med trafikanalysmodellen Vips.

#### **4.4 Vissa konsekvenser har lämnats utanför analysen**

Som nyss nämnts omfattar vår analys en jämförelse av en mängd, övervägande kvantitativa, effekter av olika trafikeringsalternativ. Det finns naturligtvis många andra aspekter som kan vara relevanta att analysera men som vi inte har behandlat inom ramen för vårt uppdrag.

En viktig fråga kan t.ex. vara om det är rimligt att ta ställning till ansökningar om storregional trafikering utan ett helhetsperspektiv. Vilka andra storregioner kan vilja köra trafik? Kan deras intressen komma i konflikt med de redan föreliggande ansökningarna? Idealiskt sett borde regeringen ta ställning till en helhet där samtliga regioners önskemål vägts samman och där Rikstrafiken och SJ AB givits möjlighet att analysera konsekvenserna och yttra sig över förslaget. Om regeringen beviljar tillstånd i sekvens riskerar regeringen att ”måla in” de sista ansökarna och sig själv ”i ett hörn”.

Mot detta kan samtidigt anföras att det under senare år vuxit fram en mångformighet i den regionala organisationen som medför att möjligheterna att bygga upp en funktionell kollektivtrafik inomregionalt skiljer sig åt mellan olika landsdelar. Dessa skillnader kan naturligtvis uppfattas så att regionerna ges olika förutsättningar att använda trafikförsörjningen som ett medel i den regionala utvecklingsplaneringen.

---

<sup>2</sup> SIKA PM 2004:10

## 5 Några övergripande utgångspunkter

### 5.1 Inriktningen av järnvägspolitiken är avgörande

Vår analys av ansökningarnas konsekvenser utgår ifrån en beskrivning av hur trafiken påverkas om trafikeringsrätterna beviljas. Det innebär som tidigare framgått att ett trafikutbud med trafikeringsrätt jämförs med ett trafikutbud utan trafikeringsrätt.

Analysen förutsätter således att ett beviljande av trafikeringsrätter faktiskt påverkar trafikutbudet. Därutöver försöker vi också belysa hur arbetsfördelningen kan påverkas mellan olika operatörer eller, med andra ord, hur konkurrensvillkoren på marknaden påverkas.

Ett problem med analysen av beslutet att bevilja trafikeringsrätt eller inte är att konsekvenserna av besluten i hög grad beror av vilken övergripande järnvägspolitik statsmakterna väljer att föra. Dett beror i sin tur på vilken bedömning statsmakterna gör av svårbedömda konsekvenser och vilken tolkning av målen som görs.

Som SIKA ser det finns det två tänkbara övergripande rörelseriktningar. Den ena rörelseriktningen innebär att renodla den interregionala kollektivtrafiken så att den med ett fåtal undantag ska kunna överleva på den efterfrågan på långväga resor som finns på persontransportmarknaden. Den andra rörelseriktningen innebär att en ökande andel av den interregionala kollektivtrafiken planeras och upphandlas efter politiska riktlinjer av antingen Rikstrafiken eller konsortier av trafik-huvudmän liknande dem som ligger bakom Skånetrafikens och Norrtågs ansökningar.

### 5.2 Företagsekonomiskt respektive samhällsekonomiskt motiverad trafik

Två tänkbara kriterier för att avgöra vilken av dessa rörelseriktningar som är önskvärd är hur uppfyllelsen av det transportpolitiska målet påverkas samt i vilken utsträckning det finns en skillnad mellan trafik som är samhällsekonomiskt motiverad och trafik som är företagsekonomiskt lönsam. Dagens transportpolitik bygger på föreställningen att skillnaden mellan företagsekonomiskt och samhällsekonomiskt motiverad trafik på det stora hela är liten förutsatt att infrastrukturen planeras och tillhandahålls på samhällsekonomiska grunder. Med denna utgångspunkt kan det vara rimligt att den långväga persontrafiken på järnväg bedrivs på kommersiella villkor så som i huvudsak sker idag.

Om det däremot är så att det i betydande grad finns trafik som är samhällsekonomiskt lönsam, fastän den inte bär sig företagsekonomiskt, så finns det anledning att utveckla samhällets institutioner för planering och upphandling av interregional järnvägstrafik. Detta gäller för övrigt i lika hög grad för buss-, färje- och flygtrafik. Då skulle det kunna hävdas att offentliga subventioner i form av t.ex. upphandling genomförd av Rikstrafiken och trafik huvudmännen kan öka den samhällsekonomiska nyttan väsentligt.

Egendomligt nog saknas det för närvarande tillförlitligt underlag för att göra det strategiska transportpolitiska ställningstagande som beskrivits ovan. SIKA har därför gjort ett försök att belysa frågan om det kan finnas en stor skillnad mellan samhällsekonomiskt lönsam trafik och företagsekonomiskt lönsam trafik. Analysen har gjorts<sup>3</sup> genom att studera hur det samhällsekonomiska nettot förändras när persontrafiken med tåg i Norrland utökas från ett läge med 80 procent av trafikutbudet i Banverkets Framtidsplan till 100 procent av detta trafikutbud.

### **5.3 Variationer av trafikutbudet i Norrland – ett räkneexempel**

Det finns flera skäl för att vi valt att analysera just trafiken i Norrland för att få fram detta underlag. Ett första skäl är att Banverkets Framtidsplan innebär att trafiken ökar kraftigt i norra Sverige, främst till följd av att Botniabanan blir färdig under planperioden. Ett andra skäl är att vissa bedömare ifrågasatt om trafikering på och till Botniabanan kan komma till stånd i önskad omfattning, då de befarat att trafiken inte kommer att kunna bli företagsekonomiskt bärkraftig. Därför skulle det kunna bli aktuellt att upphandla trafik för att säkerställa att Botniabanan utnyttjas. Ett tredje skäl är att en sådan analys kan ge ytterligare bakgrund till bedömningen av om Norrtågs förslag till trafikering kan bli företagsekonomiskt och samhällsekonomiskt lönsam.

SIKA:s räkneexempel som refereras nedan finns redovisat i SIKA PM 2004:10. Förutsättningarna för analysen är följande: Som utgångspunkt och jämförelsealternativ används Banverkets preliminära kodning för analyser av Framtidsplanen. Det är således trafik år 2010 vi studerar.

Detta jämförelsealternativ jämförs med ett alternativ som innebär att Framtidsplanens trafikering minskats med 20 procent. Neddragningen gäller alla turer med dagtåg i hela Norrland. Experimentet är endast tänkt att ge en indikation på om den stora allmänna ökningen av trafikutbudet i Norrland som ingår i Framtidsplanen förefaller vara lönsam på marginalen. Experimentet ska alltså inte uppfattas som en analys av ett handlingsalternativ.

Resultaten avser genomgående effekten av att trafiken ökar från det tänkta läget med 20 procent mindre trafik till den nivå som gäller i Banverkets åtgärdsplan.

---

<sup>3</sup> Med den nationella efterfrågemodellen Sampers och dess kalkylverktyg Samkalk.



Genom att trafikutbudet är 20 procent högre i Framtidsplanen än i utredningsalternativet så ökar operatörernas kostnader med 95 miljoner kronor när trafikutbudet ökar. När trafikutbudet förbättras så ökar också resandet, vilket leder till att operatörernas intäkter ökar med 35 miljoner kronor. Sammantaget försämras således tågoperatörernas ekonomiska resultat med 64 miljoner kronor. Resenärernas restidsvinst kan värderas till 78 miljoner kronor.

När alla effekter summerats, dvs. inklusive miljöeffekter, skatteeffekter mm, blir slutresultatet att trafikökningen leder till en samhällsekonomisk förlust på 6 miljoner kronor per år. Denna summerade effekt är så liten att den inte kan betraktas som säkert skild från 0.

#### **5.4 Inget tyder på att upphandling av ytterligare trafik ger samhällsekonomiska vinster**

Resultatet av den ovan refererade modellanalysen innebär således att de sista 20 procenten med avgångar i Framtidsplanens trafikering år 2010 försämrar operatörernas lönsamhet betydligt och att det samhällsekonomiska resultatet också försämras om än obetydligt. Detta resultat indikerar således inte att det finns en stor potential för samhällsekonomiskt lönsam upphandling.

Detta resultat stöds också av SIKAs beräkningar av de företagsekonomiska och samhällsekonomiska konsekvenserna av Norrtågs utvidgning av trafiken jämfört med Framtidsplanen, som tyder på att denna är klart olönsam både företags- och samhällsekonomiskt. Även denna analys finns redovisad i SIKA PM 2004:10. Inte heller denna beräkning ger således stöd för hypotesen att det finns en stor mängd samhällsekonomiskt lönsam trafik som inte är företagsekonomiskt lönsam. Analysen kan dock antas innehålla brister. Det kan t.ex. inte enkelt urskiljas vilka linjer som är lönsamma respektive olönsamma.

De nu redovisade analyserna synes ge visst, men fortfarande naturligtvis mycket osäkert, empiriskt stöd för att den långväga järnvägstrafiken kan bli samhällsekonomiskt optimal även om den såsom hittills tillåts styras direkt av transportkonsumenternas egna val. Om denna slutsats är riktig innebär den vissa väsentliga fördelar. Dels ligger denna slutsats helt i linje med nuvarande transportpolitiska principer, dels behöver inte trafiken eller dess planering utgöra en börda på offentliga budgetar och dels kan marknadsorganisationen väntas leda till ett starkare tryck att anpassa trafiken till kundernas betalningsvilja och att söka innovationer som förbättrar trafiken och sänker kostnaderna. Argumenten för detta har redovisats utförligt i bl.a. Järnvägsutredningens huvudbetänkande och utvecklas även i SIKA PM 2004:8, *Analys av Järnvägsutredningens förslag*.

En upphandlad interregional trafik leder visserligen också till ökad konkurrens och troligtvis till lägre kostnader. Sammantaget innebär dock denna modell ett svagare omvandlingstryck än en fullt kommersiell modell. Det är inte heller säkert att dagens administrativa struktur, som är utformad med förutsättningarna att Rikstrafiken endast har ett begränsat ansvar för interregional kollektivtrafik och trafikhuvudmännen ett ansvar för kollektivtrafiken inom länen, är ändamålsenlig

om ett övergripande mål om upphandling av samhällsekonomiskt motiverad trafik ska nås.

Slutsatsen av dessa överväganden kan vara att ett avslag till ansökningarna om trafikeringsrätterna ger förutsättning för att renodla de kommersiella villkoren för långväga persontrafik på järnväg med de drivkrafter att utveckla trafikförsörjningen som detta innebär. Ett avslag ger också regeringen rådrum om den vill utveckla en administrativ struktur för en samordnad nationell upphandling av interregional järnvägstrafik.

## **6 Konsekvenser av att Norrtåg beviljas trafikeringsrätt**

### **6.1 Beskrivning av Norrtågs ansökan**

#### **Ansökan avser ensamrätt på trafiken i Norrland**

Norrtåg utgörs av trafikhuvudmännen i Norrland. Norrtågs ansökan om trafikeringsrätt innebär att SJ AB:s trafik i Norrland tas över av Norrtåg. Gränsen är dock inte riktigt väldefinierad eftersom vissa tåg startar långt utanför Norrland. En följd av detta blir att SJ AB förlorar sin trafikeringsrätt på alla linjer i Norrland. Därmed innebär ansökan också att SJ AB förutsätts upphöra att bedriva tågtrafik i Norrland i egen regi. Notera att nattågen inte ingår i SJ AB:s trafik och därför inte berörs av förslaget.

#### **Kapaciteten ökar dramatiskt i Norrland.**

I Norrland förändras järnvägsnätet dramatiskt under perioden fram till år 2010, framför allt genom att Botniabanan tillkommer. Kapaciteten ökar också mellan Uppsala och Gävle där det blir dubbelspår praktiskt taget hela vägen. Därutöver sker en hastighetsanpassning mellan Gävle och Östersund, vilket möjliggör kortare restider.

#### **Norrtåg vill främst öka trafikutbudet norr om Umeå**

Banverkets beskrivning i Framtidsplanen för 2010 av tågtrafiken i Norrland, innebär att rollfördelning mellan SJ AB och trafikhuvudmännen fortsätter att se ut som idag. Norrtågs ansökan innebär som nämnts att denna rollfördelning ändras. När det gäller själva trafikutbudet är den viktigaste skillnaden i förhållande till Framtidsplanen att Norrtåg vill utöka tågtrafiken, främst den regionala tågtrafiken. Norrtåg vill också förbereda resenärerna för Norrbotniabanan genom att erbjuda utökad busstrafik mellan Umeå och Luleå.

I bilaga 1 har vi återgivit en tabell i vilken skillnaden i tågutbudet sammanfattas. De största skillnaderna kan noteras på följande sträckor:

**Tabell 6.1. Skillnader i tågutbud, dt= dubbeltur.**

	<i>Framtidsplanen</i>	<i>Norrtåg</i>
Umeå-Vännäs	5 dt	20 dt
Luleå-Boden	4 dt	9 dt
Umeå-Örnsköldsvik	15 dt	19 dt
Östersund-Bräcke	13 dt	17 dt
Sundsvall-Kramfors	12 dt	15 dt

Därutöver har Norrtåg föreslagit några fler stationsstopp. För samma tågläge är dock skillnaderna i restider mellan framtidsplanen och Norrtågs ansökan oftast försumbara.

### **Norrtåg vill sänka en del av biljettpriserna**

Norrtåg har vad SIKA känner till inte redovisat något förslag till prissättning. I promemorian *Framtida snabbtågstrafik i norra Sverige* anges att ”frekventa resor bör kunna subventioneras” och att ”övriga resor bör primärt marknadsprissättas”. Det tolkar SIKA som att biljettpriserna om något ska sänkas.

I vår analys har vi dock antagit att priserna är desamma i Norrtågs förslag som i Framtidsplanens utbud. Det innebär att vi underskattar resandeökningarna något och att vi troligtvis överskattar biljettintäkterna något.

## **6.2 Effekterna av Norrtågs ansökan**

### **Modeller och källmaterial för SIKA:s analys**

SIKA:s analys har genomförts med den nationella efterfrågemodellen Sampers och dess kalkylsteg Samkalk. Som underlag för beskrivningen av det trafikutbud som Norrtåg vill tillhandahålla har SIKA erhållit *Framtida snabbtågstrafik i norra Sverige* samt kompletterande underlag från Norrtåg. Vi har inte erhållit något samhällsekonomiskt underlag från Norrtåg.

### **Resenärernas samlade välfärd ökar**

Resenärerna med regionaltåg får en entydig förbättring genom att turtätheten ökar och priserna sänks. I vår analys antas dock att priserna är oförändrade. Resultaten av SIKA:s Sampersanalyser av Norrtågs trafikeringförslag redovisas i en särskild promemoria.<sup>4</sup> Resultaten innebär bl.a. att det förväntas bli en årlig ökning av resandet med 3,2 miljoner resor. Den leder i sin tur till restidsvinster på 61 miljoner kronor och biljettutgifter på 98 miljoner kronor. Restidsvinsterna är en nettovinst för resenärerna. Det innebär således en nettoökning av resenärernas välfärd med 61 miljoner kronor.

<sup>4</sup> SIKA PM 2004:10, Analys av Norrtågs trafikupplägg samt av en generell trafikeringssminskning.

Genom att Norrtåg har för avsikt att planera hela tågutbudet och se till att tidspassningen fungerar ser vi ingen anledning att räkna med att det ska uppstå några förluster av nätverksfördelar om Norrtågs ansökan om trafikeringstillstånd beviljas.

### **Kostnaderna ökar i trafikhuvudmännens förslag**

Analysen av kostnader rymmer vissa principiella problem. Givetvis är det önskvärt att söka så aktuella uppgifter som möjligt om kostnader. Samtidigt är det viktigt att inte låta bedömningen enbart vila på enskilda intressenters uppskattningar av kostnader. Skälet är att dessa intressenter kan ha särskilda förutsättningar eller ett eget intresse av att kostnader över- eller underskattas. På kort sikt är det därför rimligt att anta att operatörernas kostnader kan skilja sig en hel del utan att det kan tas till intäkt för att det finns principiella skäl till det. På längre sikt är det dock rimligare att utgå ifrån att två operatörer har samma kostnader för att köra samma trafik. SIKAs kalkyler bygger på en bedömning av vad sådana långsiktiga kostnader kan bli.

Norrtågs trafikutbud kräver mer tågmateriel än den trafikering som förutsatts i Framtidsplanen. Norrtåg uppger också att de har ansökt om statliga bidrag för 60 vagnar (se nedan). SIKA saknar underlag för att bedöma kostnaderna för dessa vagnar och eventuell övrig ytterligare materiel som kan behövas.

SIKA bedömer att trafiken kommer att använda samma tågmateriel oavsett vem som ges trafikeringsrätten. Detta bygger på en tolkning av Järnvägsutredningens förslag som innebär att alternativa operatörer ges konkurrensneutral tillgång till det tågmateriel som idag används av SJ AB (se analysen av Fordonsförsörjning i *Analys av järnvägsutredningens huvudförslag*, SIKA PM 2004:8).

### **Effekter på producentmarknad**

Norrtågs förslag innebär inte bara att Norrtåg får rätten att köra interregional trafik. Det medför också att SJ AB mister den rätten i Norrland. Det betyder att SJ AB förlorar eventuella vinster av Norrlandstrafiken. Enligt SIKAs beräkningar av lönsamheten på Oskustbanestråket och Östersundstrafiken för 2010 (SIKA-rapport 2003:7) skulle dessa bägge stråk bli lönsamma 2010. SJ AB:s trafik på Dalabanan skulle dock fortsatt visa på förluster 2010.

Samtidigt ökar marknaden för upphandlad trafik vilket gynnar företag som säljer entreprenadtrafik.

I den mån som förslaget försämrar resultatet för SJ AB så minskar underlaget för SJ AB att bedriva annan trafik. SJ AB tvingas rationalisera hårdare i övrig trafik för att skapa den avkastning som krävs. Därmed påverkas också andra resenärer. Dessa effekter kan vi inte för närvarande inte beräkna.

## Resultat av modellberäkningar och kommentarer

I det följande redovisas och kommenteras resultatet av de beräkningar av Norrtågs trafikeringsförslag som genomförts med Sampersmodellen. För en utförligare redovisning hänvisas till SIKA PM 2004:10.

### *Trafikeringskostnader*

De samhällsekonomiska trafikeringskostnaderna (inklusive skattefaktor 1) ökar i Norrtågs alternativ med 349 miljoner kronor. För operatörerna innebär det en kostnad på 284 miljoner kronor.

Detta representerar dock enbart kostnader för drift och kostnader för rullande materiel och vissa omkostnader. Om SJ AB tvingas minska sin verksamhet med hela Norrlandstrafiken så innebär det att en stor del av SJ AB:s verksamhet faller bort. Då måste också rimligtvis SJ AB avveckla en del av sina gemensamma funktioner. Dessa kostnader representerar idag cirka 20 procent av SJ AB:s kostnader. Samtidigt måste den nya organisationen som ska ta över byggas upp. Bland annat behövs en organisation för att planera och beställa den upphandlade tågtrafiken. Dessa kostnader kan inte beräknas eller bedömas av SIKA.

### *Företagsekonomiskt netto för Norrtåg*

Utöver kostnadsökningen för Norrtåg på 284 miljoner kronor, till följd av den ökade trafikeringsökningen, som nämdes i föregående stycke, så erhåller Norrtåg också en biljettintäktsökning på 93 miljoner kronor. Bortsett från de fasta kostnaderna så blir den samlade förlusten för Norrtåg 191 miljoner kronor<sup>5</sup>. Denna utgår ifrån att Norrtåg driver all trafik som i Framtidsplanen och därefter utökar trafiken till Norrtågs förslagsnivå. Med fasta kostnader avses kostnader hos SJ AB eller Norrtåg som inte påverkas av mindre förändringar av tågutbudet.

### *Andra finansiella netton*

En utgångspunkt för Norrtågs förslag är att den samlade finansiella belastningen av tågtrafiken på samhället inte ska öka och helst minska.

Samtidigt utgår beskrivningen i *Framtida snabbtågstrafik i norra Sverige* ifrån att statens bidrag via Rikstrafiken på cirka 65-70 miljoner kronor (och till nattågen 62-70 mnkr) ska vara oförändrat eller helst öka. Norrtåg föreslår också att staten ger 200 miljoner kronor i bidrag till köp av nya fordon. Trafikhuvudmännens bidrag bedöms till 65-80 miljoner kronor varav 30 miljoner kronor utgörs av ett åtagande att finansiera trafik på Botniabanan. Denna analys säger dock ingenting om hur belastningen på statsfinanserna och kommunernas finanser ökar till följd av förändringen i trafikering från Framtidsplanen till Norrtågsnivå.

---

<sup>5</sup> Detta räknas ut genom att dra av ökningen i trafikeringskostnader exklusive skattefaktor 1 från ökningen i biljettpriser exklusive moms ( $98/1,06 - 349/1,23 = 191$ ).

Förändringen av trafikeringen leder till att belastningen på statsfinanserna, exklusive eventuella effekter via SJ AB resultat, ökar med 76 miljoner kronor<sup>6</sup>. Dessa effekter består av slitageeffekter på infrastruktur, skatteeffekter, trafiksäkerhets- och miljöeffekter.

### *Samhällsekonomi*

SIKA:s kalkyl avser ökningen av dagtågstrafiken. Konsumentöverskottet motsvaras av restidsvinsterna som nämndes ovan. De uppgår till 61 miljoner kronor.

Producenterna förlorar totalt sett 191 miljoner kronor.

De övriga finansiella nettoeffekterna av förslaget kan inte på ett enkelt sätt härledas. SJ AB kommer troligen att förlora en vinst som görs på Norrlandstrafiken. Förutom den uteblivna vinsten måste SJ AB anpassa sin organisation för att minska de gemensamma kostnaderna. SJ AB kan också räkna med att förlora skalfördelar.

Trafikhuvudmännen måste räkna med att täcka en del av det underskott som genereras av Norrtågs förslag. Norrtågskonsortiet verkar dock räkna med att staten ska bära en stor del av bördan. Rikstrafikens utgifter påverkas inte direkt av förslaget.

Den beräkningsbara delen av det samhällsekonomiska nettot blir en förlust på 191 miljoner kronor.

### *Regionalekonomiska effekter*

Den ökade pendling som kommer till stånd till följd av den utökade trafiken i Norrtågs förslag är ytterst liten enligt våra modellberäkningar. Det avspeglar att avstånden är långa och att tillgänglighetsförbättringarna för det kortväga resandet torde vara små. SIKA har i rapporten 2004:1 studerat effekterna på arbetspendlingen längs Botniabanan av de långsiktiga investeringsplanerna (dvs. att Botniabanan blir klar och Framtidsplanens trafik bedrivs). Slutsatsen av SIKA:s analys är att "Botniabanan effekter på arbetspendlingen mellan kommuner är små" och att dess "effekter i form av regionförstoring kan antas bli helt försumbara" (s. 34). SIKA bedömer därför att de jämförelsevis små effekter i form av ökad pendling som uppstår genom Norrtågs utökade trafikering är försumbara i ett regionförstoringsperspektiv. Merparten av effekterna på arbetspendling finns med kalkylerna. Däremot finns inte effekterna av att arbetsmarknaderna fungerar effektivare med. Dessa effekter bedöms dock som små.

---

<sup>6</sup> Detta är summan av kostnaderna för ökat slitage på infrastrukturen 2 miljoner kronor, minskade skatteintäkter från biltrafik 3 miljoner kronor och minskade momsintäkter 71 miljoner kronor:  $-2 - 3 - (98 - 98/1,06) - (349 - 349/1,23) = 76$ .

I SIKA:s rapport 2004:1 redovisas också de effekter på lokalisering av boende och sysselsättning i samtliga kommuner som investeringsplanerna, och den därmed förknippade trafikeringen, beräknas leda till. I kommunerna runt Botniabanan beräknas lokaliseringseffekterna bli försumbara. Den kommun som påverkas mest positivt är Nordmaling. Där beräknas antalet sysselsatta öka med mindre än en procent till följd av investeringsplanen (inkl. Botniabanan). Effekterna av investeringsplanen i dess helhet på sysselsättningen i Umeå och Sundsvall beräknas bli ytterst små och negativa! Effekterna av detta har inte räknats med i de samhällsekonomiska kalkylerna.



## **7 Konsekvenser av att Skånetrafiken beviljas trafikeringsrätt**

### **7.1 Beskrivning av Skånetrafikens ansökan**

#### **Skånetrafikens ansökan om trafikeringsrätt**

Skånetrafikens ansökan<sup>7</sup> innebär en begäran att få trafikera Väst kustbanan Malmö-Göteborg och Södra stambanan Malmö-Nässjö med Öresundstågen. På Södra stambanan planeras dock inledningsvis endast trafik till Alvesta, och vidare till Växjö. Till skillnad från fallet med Norrtåg är det dock inte frågan om att Skånetrafiken ska ges ensamrätt att trafikera linjerna. Det kommer således att finnas möjlighet för SJ AB att bedriva tågtrafik parallellt med de operatörer som Skånetrafiken anlitar.

#### **Inga avgörande förändringar av infrastrukturen väntas**

I de landsdelar som berörs av Skånetrafikens ansökan om trafikeringsrätt sker inga dramatiska ökning av kapaciteten till 2010. Enligt Skånetrafiken kan man redan idag köra den trafik som Skånetrafiken önskar köra. En viktig förbättring är att dubbelspåret mellan Kävlinge och Lund färdigställs. Trots att det rör sig om en begränsad utbyggnad så innebär den en väsentlig förbättring av kapaciteten på Väst kustbanan.

#### **Skånetrafiken vill öka trafikutbudet kraftigt på Väst kustbanan och Södra stambanan**

Vår analys bygger på förutsättningen att den del av Öresundstågstrafiken som idag opereras av SJ AB helt tas över av Skånetrafiken med partners. Detta är innebörden av Skånetrafikens ansökan. I övrigt antar vi att SJ AB:s fjärrtågsutbud inte påverkas av att Öresundstågstrafiken tas över av trafik huvudmännen. Detta är sannolikt en förenkling av verkligheten. Antagligen innebär omläggningen också att SJ AB går miste om vinster från trafiken. Skånetrafiken bedömer att dessa effekter kan vara små eller till och med positiva för SJ AB. Vidare kan det bli svårare för SJ AB att utforma ett optimalt utbud i den trafik som återstår inom bolaget. SIKA har dock inte inom ramen för detta uppdrag haft möjlighet att analysera förutsättningar för att anpassa SJ AB:s trafik.

---

<sup>7</sup> Även de övriga trafik huvudmännen i södra Sverige står bakom ansökan. Dessa är Hallandstrafiken AB, Västtrafik AB, Jönköpings länstrafik AB, Länstrafiken i Kronoberg, Kalmar Länstrafik AB och Blekingetrafiken AB. I fortsättningen har vi valt att kalla hela gruppen för Skånetrafiken.

Analysen utgår ifrån den beskrivning av trafiken som finns i Banverkets Framtidsplan och som svarar mot ett förväntat tillstånd år 2010. Framtidsplanen bygger i sin tur på den beskrivning som Skånetrafiken lämnat till Banverket. Framtidsplanen innehåller med andra ord den trafik som Skånetrafiken skulle vilja utföra om de ges trafikeringsrätten.

Förhållandet att Banverkets Framtidsplan och Skånetrafikens önskemål om trafik överensstämmer, skapar som tidigare nämnts svårigheter att definiera ett alternativ som kan jämföras med Skånetrafikens ansökan. Vi har valt att jämföra Skånetrafikens ansökan med en idéskiss som SJ AB lämnat till SIKA och som beskriver ett tänkbart trafikutbud om Skånetrafiken inte får trafikeringsrätt till 2007. Vid ett sådant utfall måste Skånetrafiken förhandla med SJ AB om den länsgränsöverskridande trafiken. Idéskissen kan enligt Skånetrafiken tolkas som ett förhandlingsutspel från SJ AB. Det förutsätter att trafikhuvudmännen ger bidrag till SJ AB. Hur stora bidrag som behövs för att en överenskommelse ska komma till stånd är inte känt idag. SIKA bedömer det som möjligt att trafiken i idéskissen kan etableras om de trafikrätter som Skånetrafiken ansökt om inte beviljas.

Skånetrafiken vill överta Öresundstågtrafiken på Väst kustbanan mot Göteborg och på Södra stambanan till Alvesta och vidare mot Växjö. Skånetrafiken önskar vidare göra detta med trafik som upphandlas i konkurrens och körs med vagnmateriel som ägs av trafikhuvudmännen.

**Tabell 7.1 Jämförelse mellan SJ AB:s förslag till utbud och Skånetrafiken.**

	<i>Idéskiss SJ AB 2007</i>		<i>Framtidsplan = Skånetrafik</i>	
Göteborg – Halmstad	X2 IC/RT	4 16	X2 IC/RT PT	4 17 8
Halmstad- Helsingborg	uppgift saknas			
Helsingborg- Köpenhamn	IC/RT	8	IC/RT	18
Växjö- Köpenhamn	IC/RT	8	IC/RT	16
Kalmar-Växjö	IC/RT	8	IC/RT	8
Karlskrona- Köpenhamn	IC/RT	8	IC/RT	17
Kristianstad- Köpenhamn	IC/RT	0	IC/RT	2
Lund-Malmö	X2 IC/RT	11 24	X2 IC/RT	15 53 (18+16+17+2)

Den viktigaste skillnaden är att det i trafiken mellan Malmö och Hässleholm kommer det att gå fler regionaltåg 35 dubbelturer (16+17+2) istället för 20 dubbelturer (12+8).

## Inga förändringar av restider och stationsstopp

SIKA utgår ifrån att de utökade tureorna har försumbara effekter på restiderna. Däremot kan ju en tätare tågtrafik leda till ökad störningskänslighet och att flera tåg drabbas av förseningar. För denna effekt saknas idag metoder att beräkna effekten. Denna effekt ingår därför inte i någon kalkyl.

Tätare trafik kan ju också innebära fördelar genom att det blir kortare tid till nästa tåg om en tur måste ställas in.

Vidare har vi utgått ifrån att det inte sker någon förändring när det gäller vilka stationer som tågen betjänar. Därmed påverkas inte heller restiderna i vår analys.

## Priserna är oförändrade i trafikhuvudmännens förslag

Enligt SJ AB:s beräkningar minskar intäkterna när priserna sätts till den av trafikhuvudmännen önskade nivån. Det får tolkas som att SJ AB utgår ifrån att trafikhuvudmännen avser att sänka priserna.

Samtidigt hävdar Skånetrafiken i sin ansökan att priserna ska utformas så att de inte innebär någon subventionering. Det framhålls också att taxsystemet bör utformas med ”hänsyn till att fjärrtrafiken med tåg måste bedrivas på kommersiella villkor”. Skånetrafiken tillägger också att det inte finns någon avsikt att sänka priserna idag. Inför framtiden ska trafikhuvudmännen utreda en gemensam prisstruktur för södra Sverige.

## 7.2 Effekter av Skånetrafikens ansökan

### Resenärernas samlade välfärd ökar

Regionaltågsresenärerna får en entydig förbättring genom att turtätheten ökar och priserna sänks. I den mån som utbudet av SJ AB:s trafik minskar så riskerar emellertid andra resenärer att förlora. SIKA bedömer ändå att resenärernas samlade välfärd kommer att öka om Skånetrafikens ansökan bifalles.

I den analys som SIKA låtit Kjell Jansson och Chris Halldin utföra, och som refereras i kapitel 5.2 i *Analys av järnvägsutredningens huvudförslag*<sup>8</sup>, dras slutsatsen att konkurrens längs en linje kan ha betydande negativa nätverkseffekter. Vår bedömning är att sådana negativa effekter kan uppstå även på de här studerade linjerna men vi bedömer att de är mindre än de maximala i Jansson och Halldins beräkningar. I en del fall kan trafikökningarna också ge positiva nätverkseffekter. Detta netto kan inte värderas utan en noggrann simulering.

---

<sup>8</sup> SIKA PM 2004:8

## Effekter på producentmarknaden

Effekterna på producentmarknaden består i att SJ AB sannolikt förlorar trafikunderlag och intäkter. I gengäld kommer naturligtvis de operatörer som Skånetrafiken väljer att anlita att få ökad omsättning.

## Kostnaderna ökar i trafikhuvudmännens förslag

Analysen av kostnader rymmer vissa principiella problem. Självklart bör strävan vara att söka så aktuella uppgifter som möjligt om kostnader. Samtidigt är det viktigt att inte låta bedömningen enbart vila på uppskattningar av kostnader som inte är dokumenterade och kritiskt granskade. Skälet är att enskilda operatörer kan ha särskilda förutsättningar eller motiv för att göra antaganden som kan leda till att kostnader både över- och underskattas. På kort sikt är det därför rimligt att anta att operatörernas kostnader kan skilja sig en hel del utan att det kan tas till intäkt för att det finns principiella skäl till det. På längre sikt är det dock rimligare att utgå ifrån att två operatörer har samma kostnader för att köra samma trafik. Detta behöver dock inte gälla för en icke-konkurrensutsatt operatör.

Det bör därför klargöras hur kostnadskalkyler bör göras för att det ska bli möjligt att på ett rättvisande sätt jämföra trafikhuvudmännens kalkyler med SJ AB:s och andra operatörers kalkyler.

I SJ AB:s idéskiss finns kostnadskalkyler. Som Skånetrafiken har framhållit får de närmast ses som ett förhandlingsbud. Enligt SJ AB:s kalkyl skulle SJ AB:s förslag till utbud kosta totalt 1 825 miljoner kronor medan trafikhuvudmännens förslag skulle kosta 1 950 miljoner kronor.

SJ AB:s förslag skulle enligt deras kalkyl ge högre intäkter än trafikhuvudmännens förslag och kräva ett bidrag på 250 miljoner kronor. Detta antar vi motsvarar det totala behovet av ersättning från trafikhuvudmännen till SJ AB. Trafikhuvudmännens förslag, skulle enligt SJ AB, beräknas kräva en underskottstäckning på 550 miljoner kronor.

Något som är oklart i kalkylerna men viktigt för slutsatserna är hur statsbidraget till trafikhuvudmännen för inköp av rullande materiel har hanterats. Det kan förutses att regionerna i södra Sverige kommer att ta emot statsbidrag för fordon motsvarande minst 1,2 miljarder kronor. Vidare kan noteras att det är oklart i vilken utsträckning alla fasta kostnader för information och biljettförsäljning ska belasta kalkylen.

SJ AB hävdar att deras kalkyl inkluderar alla kostnader inklusive anskaffning av rullande materiel.

SJ AB:s verkliga kostnader är en sak och det pris som SJ AB kommer att kunna förhandla fram med trafikhuvudmännen för att köra trafiken om trafikeringsrätter inte beviljas är en annan sak. Om staten fortsatt beviljar SJ AB ensamrätt till interregional trafik så innebär det att SJ AB kan behålla en monopolställning och att SJ AB kommer att kunna utnyttja denna.

## **Finansiella netton för trafikhuvudmännen, SJ AB och staten**

Trafikhuvudmännen torde initialt få bära ökade underskott om trafikeringsrätt beviljas. Det hänger samman med att resandet troligtvis inte anpassar sig omedelbart till ett ökat trafikutbud. Därför ökar inte intäkterna inledningsvis lika snabbt som kostnaderna. Enligt kalkyler som Skånetrafiken tillhandahållit SIKA så förbättras det finansiella nettot om resandet med regionalstågen överskrider vissa nivåer, och mer ju mer resandet ökar.

SJ AB:s netto torde minska om trafikhuvudmännen beviljas trafikeringsrätt. SJ AB förlorar vinster och biljettintäkter från den trafik som SJ AB idag bedriver och som kommer att ersättas med länshuvudmannatrafik. Samtidigt kan man dock sänka sina kostnader. Förutom denna effekt kan man enligt SIKAs mening räkna med att SJ AB förlorar resenärer och biljettintäkter från fjärrtågen. Den sammantagna effekten av de nu diskuterade förändringarna i trafikeringsrätten torde vara att SJ AB förlorar ekonomiskt.

I likhet med Norrtågs förslag ökar belastningen på statsfinanserna utöver förlusterna för SJ AB genom ökat slitage på banor, minskade skatteintäkter från biltrafik och minskade momsintäkter. Storleken på dessa effekter har vi dock inte kunnat beräkna.

## **Effekten på det samhällsekonomiska nettot ovisst**

SIKA har inte kunnat göra samhällsekonomiska analyser av Skånetrafikens trafikering inom ramen för detta uppdrag och vi känner inte till att några sådana har genomförts.

Vår sammantagna bedömning är att Skånetrafikens trafikutbud ger vinster för regionalstågsresenärerna som sannolikt uppväger de förluster som fjärrstågsresenärer kan orsakas. Trafikhuvudmännens finansiella netton av kollektivtrafiken försämras på kort sikt men kan eventuellt bli bättre på sikt. SJ AB förlorar intäkter och vinster och nettot för staten blir negativt. Det totala samhällsekonomiska nettot är ovisst.

Arbetsmarknadseffekter och lokaliseringseffekter av Skånetrafikens utbudsökning bedöms vara ytterst små.

## 8 Konkurrens mellan interregionala pendeltåg och fjärrtåg

Frågeställningen i detta avsnitt är i vilken grad som interregionala pendeltåg av typen Öresundståg, dvs. tåg som har ett glesare uppehållsmönster och snabbare restider än inomregionala pendeltåg, konkurrerar med fjärrtågen. Helst skulle en sådan analys göras av flera enskilda linjer där sådan konkurrens skulle kunna uppstå och av hela utbudet av interregionala pendeltåg samtidigt. I sådana studier skulle idealt flera olika konkurrensdimensioner kunna studeras: uppehållsmönster, restid, turtäthet, priser, vagnarnas komfort, risken för förseningar. En sådan ambitiös studie har dock inte varit möjlig att göra inom de tidsramar som varit aktuella i detta fall.

Istället har vi valt att genomföra en fallstudie och i den analyserat två viktiga dimensioner; turtäthet och biljettpriser. Fallstudien avser trafikeringen med Öresundståg på Södra stambanan och har genomförts med trafikmodellen Vips av Kjell Jansson och Chris Halldin ÅF-Infrateknik på SIKAs uppdrag.

Som utgångspunkt och jämförelsealternativ används Banverkets kodning för analyser av Framtidsplanen. Det är således trafik 2010 vi studerar. Detta jämförelsealternativ jämförs med tre utredningsalternativ:

- a) Turtätheten med Öresundstågen mellan Köpenhamn och Växjö minskar från 16 dubbelturer per dygn till 8 dubbelturer.
- b) Turtätheten med Öresundstågen mellan Köpenhamn och Växjö ökar från 16 dubbelturer per dygn till 24 dubbelturer.
- c) Priserna för arbetsresor (dvs i princip priset för att resa med länskort eller motsvarande) med Öresundstågen mellan Köpenhamn och Växjö minskar till 80 procent av den nivå som gäller i Framtidsplanens kodning.
- d) Priserna för övriga resor (dvs i princip priset för att resa med enkel biljett) med Öresundstågen mellan Köpenhamn och Växjö minskar till 80 procent av den nivå som gäller i Framtidsplanens kodning.

I det första fallet (a) sker en halvering av turtätheten med Öresundståg mellan Växjö och Köpenhamn. Det har en liten men påtaglig effekt på fjärrtågen (huvudsakligen X2000-trafik). Persontransportarbetet med fjärrtågen minskar med cirka 2,5 procent. I denna förändring verkar således regionaltågen stödja fjärrtågen än konkurrera med dem. Samtidigt minskar det totala persontransportarbetet med Öresundstågen på sträckan med cirka 18 procent. Den sammantagna effekten på tågoperatörernas företagsekonomiska resultat är

positivt. Deras resultat förbättras med 95 miljoner kronor. Det samhällsekonomiska nettot förbättras med 48 miljoner kronor.

I det andra fallet (b) ökas turtätheten med de interregionala pendeltågen mellan Köpenhamn och Växjö med 50 procent eller med 8 dubbelturer. Denna ökning har också en liten effekt i samma storleksordning som i (a). Persontransportarbetet med fjärrtågen minskar med cirka 2 procent. När regionaltågen går tätare verkar konkurrens effekten ta över. Det totala persontransportarbetet med Öresundstågen på sträckan ökar med cirka 21 procent. Den sammantagna effekten på tågoperatörernas företagsekonomiska resultat är negativt. Deras resultat försämras med 86 miljoner kronor. Det samhällsekonomiska nettot försämras med 18 miljoner kronor.

I det tredje fallet (c) minskas biljettpriserna med 20 procent för arbetsresor (snarast priset med länskort) på Växjö-Köpenhamn linjen. Denna prissänkning har ingen effekt på persontransportarbetet med fjärrtågen. Det totala persontransportarbetet med Öresundstågen på sträckan ökar med cirka 4 procent. Den sammantagna effekten på tågoperatörernas företagsekonomiska resultat är negativt. Deras resultat försämras med 5 miljoner kronor. Det samhällsekonomiska nettot försämras med 6 miljoner kronor.

I det fjärde fallet (d) minskas biljettpriserna med 20 procent för tjänsteresor och övriga resor på Växjö-Köpenhamn linjen. Denna prissänkning har en liten negativ effekt på persontransportarbetet med fjärrtågen. Persontransportarbetet med fjärrtågen minskar med cirka 3 procent. Det totala persontransportarbetet med Öresundstågen på sträckan ökar med cirka 8 procent. Den sammantagna effekten på tågoperatörernas företagsekonomiska resultat är positivt. Deras resultat förbättras med 5 miljoner kronor. Det samhällsekonomiska nettot försämras med 7 miljoner kronor.

Dessa beräkningar måste betraktas som resultat för ett visst fall. Rent allmänt kan man inte anta att de olika fjärrtågsförbindelsernas efterfrågekänsligheter är konstanta. De kan väntas variera både beroende på vilken utgångsnivån är på utbudet och priserna och beroende på hur stora utbuds- respektive prisförändringarna är. Slutsatsen vi kan dra är dock att både utbudet av avgångar med interregionala pendeltåg och biljettpriserna med dessa tåg kan ha en viss effekt på efterfrågan på fjärrtågen.

Samtidigt är det intressant att notera att om endast arbetsresepriset, vilket närmast kan översättas med kortpriset på arbets- och skolresor, ändras så verkar det ha en ytterst måttlig effekt på efterfrågan på fjärrtågsresorna.

Om vi trots att vi bara genomfört denna enkla fallstudie försöker oss på att formulera en generalisering av konkurrens effekterna av interregionala pendeltåg på fjärrtåg så blir slutsatserna de följande.

Förändringar antalet avgångar med interregionala pendeltåg kan ha en viss effekt på fjärrtågen. Effekten av kan vara både konkurrerande och stödjande. I vår studie dominerar konkurrens effekten när utbudet ökar utöver Framtidsplanens nivå.

Effekterna av förändringar av priserna är försumbara när arbetsresepriset (priset för att resa med arbetsresekort) ändras medan de är små (nästan försumbara) när priset på enstaka resor sänks.



## 9 En tänkbar reglering av interregional pendeltågstrafik

I detta avsnitt föreslår SIKA, i enlighet med uppdraget, en tänkbar reglering av interregional pendeltågstrafik för att undvika att denna onödigtvis konkurrerar med fjärrtågstrafiken.

En smidig handläggning kräver kriterier som är lätta att tillämpa och som samtidigt säkerställer att olika sökanden behandlas rättssäkert och lika. SIKA har i föregående kapitel analyserat två som vi bedömer viktiga aspekter av utbudet. Dessa är turtäthet och pris. På grundval av dessa analyser föreslår vi här en tänkbar reglering.

### *Turtäthet*

De interregionala pendeltågens utbudsintensitet kan påverka fjärrtågen både negativt och positivt. I vår studie ledde en utbudsminskning till att efterfrågan på personkilometer med fjärrtåg minskade(!) medan en utbudsökning också ledde till att efterfrågan på personkilometer med fjärrtåg minskade. Den slutsats vi drar är att staten bör vara försiktig med att tillåta (och subventionera) stora ökningar av utbudet interregionala pendeltåg.

### *Uppehållsmönster*

SIKA har inte haft möjlighet att göra särskilda analyser av hur olika uppehållsmönster för interregional pendeltågstrafik påverkar fjärrtågstrafiken. Ett tänkbart kriterium för att bevilja ett tillstånd skulle kunna vara att tågen ska ha tidtabellslagda uppehåll, där det finns hållplatser, vid alla tätorter större än 5000 invånare. (Notera att 5000 bara är ett hypotetiskt förslag. SIKA kan inte argumentera för en precis gräns. En tydlig gräns underlättar dock uppföljning.)

### *Prissättning*

Det är svårt att tänka sig ett praktiskt priskriterium. Skälet är att det när SJ AB i allt högre grad tillämpar modern prissättning, där priserna förändras nästan varje dag, så blir det svårt att relatera den övriga interregionala tågtrafikens priser till SJ AB:s. Om det vore möjligt så skulle ett kriterium kunna vara att priset för enstaka biljetter inte får understiga SJ AB:s biljettpriser på 2:a klassbiljetter och motsvarande sträckor med mer än exempelvis 30 procent. Notera att 30 procent bara är en hypotetisk procentsats. SIKA har inte underlag för att argumentera för

en exakt gräns men en tydlig gräns underlättar givetvis uppföljningen av villkoren i de tillstånd som gäller

För månadskort föreslås fri prissättning. Skälet är att den genomförda analysen indikerar att kortpriserna påverka fjärrtågen ytterst lite.

De nu diskuterade restriktionerna syftar till att hindra att den storregionala trafiken allvarligt undergräver underlaget för den nationella, långväga trafiken. Detta kräver att SJ AB (eller andra operatörer som ges tillstånd till sådan trafik) ska kunna vara restids- och prismässigt attraktivt på längre sträckor i jämförelse med de interregionala pendeltågen.

En reglering av detta förslag är ingen ideal lösning. I synnerhet en prisregel är svår att följa då det idag inte finns någon skyldighet för operatörer att annonsera varaktiga priser. Regleringen innebär också ett implicit krav på tillståndsmyndigheten att följa upp och förbereda trovärdiga och rättvisa sanktioner för de huvudmän som bryter mot reglerna.

## 10 Slutsatser

Med utgångspunkt i ett räkneexempel avseende nivåförändringar i den för år 2010 planerade persontrafiken på järnväg i Norrland har SIKÄ försökt klarlägga om det verkar finnas stora skillnader mellan företagsekonomiskt och samhällsekonomiskt resultat i trafiken. Resultaten tyder inte på att dessa skillnaderna är särskilt stora. Av detta drar SIKÄ slutsatsen att det inte tycks finnas stora möjligheter att nå samhällsekonomiska vinster genom ett allmänt utökat trafikutbud.

Detta innebär också att det närvarande inte verkar finnas något empiriskt stöd för att en ökad upphandling av långväga järnvägstrafik skulle kunna ge stora samhällsekonomiska vinster. Enligt SIKÄ:s uppfattning finns det därmed mycket som talar för att det långsiktigt är samhällsekonomiskt fördelaktigast om den långväga järnvägstrafiken liksom hittills kan bedrivas i huvudsak på företagsekonomiska villkor.

Norrtågs ansökan om trafikeringsrätt innebär att SJ AB:s trafik i Norrland tas över av Norrtåg. En följd av detta blir att SJ AB förlorar sin trafikeringsrätt på alla linjer i Norrland. Därmed innebär ansökan också att SJ AB förutsätts upphöra att bedriva tågtrafik i Norrland i egen regi.

Enligt SIKÄ:s beräkningar ger Norrtågs trafikeringsförslag ett konsumentöverskott på dryg 60 miljoner kronor som följd av de restidsvinster som uppnås. Producenterna förlorar totalt ca 190 miljoner kronor. Den beräkningsbara delen av det samhällsekonomiska nettot motsvarar en förlust på knappt 200 miljoner kronor. Arbetsmarknadseffekter och lokaliseringseffekter av Norrtågs utbudsökning ingår inte i kalkylen men bedöms vara ytterst små.

Skånetrafikens ansökan innebär en begäran att få trafikera Väst kustbanan Malmö-Göteborg och Södra stambanan Malmö-Nässjö med Öresundstågen. Till skillnad från fallet med Norrtåg är det dock inte fråga om att Skånetrafiken ska ges ensamrätt att trafikera linjerna. Det kommer således att finnas möjligheter för SJ AB att bedriva tågtrafik parallellt med de operatörer som Skånetrafiken anlitar.

Skånetrafikens ansökan jämförs med en idéskiss som SJ AB lämnat till SIKÄ och som beskriver ett tänkbart trafikutbud om Skånetrafiken inte får trafikeringsrätt till 2007. De viktigaste skillnaderna är att trafiken mellan Helsingborg och Malmö är klart större i Skånetrafikens ansökan än i idéskissen. Skånetrafiken räknar med 18 dubbelturer per dag istället för 8 dubbelturer i SJ:s idéskiss. Även mellan Malmö och Hässleholm kommer det att gå fler regionaltåg 35 dubbelturer (16+17+2) istället för 16 dubbelturer (8+8).

SIKÄ har inte kunnat göra samhällsekonomiska analyser av Skånetrafikens trafikering inom ramen för detta uppdrag. Vår sammantagna bedömning är att Skånetrafikens trafikutbud ger vinster för regionaltågsresenärerna som sannolikt

uppväger de förluster som fjärrtågsresenärer kan orsakas. Trafikhuvudmännens finansiella netton av kollektivtrafiken försämras på kort sikt men kan eventuellt bli bättre på sikt. SJ AB förlorar intäkter och vinster och nettot för staten blir negativt. Det totala samhällsekonomiska nettot är ovisst. Arbetsmarknadseffekter och lokaliseringseffekter av Skånetrafikens utbudsökning bedöms vara ytterst små.

Resultaten av fallstudier som SIKA låtit göra tyder på att förändringar i antalet avgångar med interregionala pendeltåg kan ha en viss effekt på fjärrtågen. Effekten kan vara både konkurrerande och stödjande. I vår studie dominerar konkurrens effekten när utbudet ökar över en viss nivå. Effekterna av förändringar av priserna är försumbara när arbetsresepriset (priset för att resa med arbetsresekort) ändras medan de är små (nästan försumbara) när priset på enstaka resor sänks.

Dessa iakttagelser om konkurrensytan mellan interregionala pendeltåg och fjärrtåg leder inte till några lättillämpade kriterier för att avgränsa de båda tågmarknaderna från varandra. SIKA är tveksamt till att sådana kriterier kan utformas och tillämpas på ett sätt som ger en enkel och rättssäker tillståndsprövning. Om en reglering ändå ska ske med denna utgångspunkt är vårt förslag att man i första hand överväger följande kriterier:

En klausul mot stora öknings av turtäthet. Interregionala pendeltåg ska ha tidtabellslagda uppehåll, vid alla tätorter över en viss minsta storlek (t.ex. 5000 invånare) där det finns hållplatser. Priset för enstaka biljetter inte får understiga fjärrtågstrafikens lägsta biljettpriser med mer än ett visst procenttal (t.ex. 30 procent). För månadskort föreslås däremot fri prissättning.

## Bilaga 1 Framtidsplanens och Norrtågs tågutbud

Dt = Dubbeltur

Mt = Morgontur eg. högtrafiktåg

	Linje	BV Plan			Norrtåg 2010		
		Dt	Mt	Restid	Dt	Mt	Restid
<b>Dagtag</b>							
30 01	Kiruna-Riksgränsen(-Narvik)	2	1	02:37			
30 02	Kiruna-Luleå	2	1	03:27	2	1	03:30
30 03	Kiruna-Umeå	2	1	06:34	1	0	06:38
30 04	(Narvik-)Riksgränsen-Luleå				1	1	05:21
32 01	Luleå-Haparanda				3	1	02:09
36 01	Umeå-Storuman				3	1	02:57
37 01	Luleå-Sundsvall	2	1	06:40	3	1	06:43
37 03	Umeå-Sundsvall	4	1	02:43			
37 04	Vännäs-Umeå-Sundsvall				3	1	03:04
37 05	Umeå-Örnsköldsvik				4	1	00:53
37 06	Skellefteå-Umeå				2	1	02:18
38 01	Kramfors-Långsele	3	1	00:48			
38 03	Sundsvall-Långsele				3	1	02:00
39 01	Östersund-Sollefteå-Umeå	3	1	03:06	1	1	03:06
39 02	Åre-Östersund-Sollefteå-Umeå-Vännäs				1	0	04:32
39 03	Åre-Östersund-Sollefteå				1	0	02:48
39 04	Sollefteå-Umeå-Vännäs				1	0	01:43
41 01	Stockholm-Sundsvall-Umeå-Vännäs				4	1	05:51
41 01	Stockholm-Sundsvall-Umeå	6	1	05:23			
41 02	Stockholm-Sundsvall	3	1	03:11	7	2	03:11
41 03	Stockholm-Sundsvall-Umeå-Skellefteå				2	0	07:39
42 01	Stockholm-Östersund	3	1	04:05	3	1	04:05
42 02	Stockholm-Sundsvall-Östersund	2	1	04:59			
42 03	Stockholm-Östersund-Storlien(-Trondheim)				2	1	05:47
43 01	Sundsvall-Östersund	5	1	02:17	6	2	02:17
43 02	Östersund-Storlien(-Trondheim)	5	1	01:40			
43 03	Sundsvall-Östersund-Storlien(-Trondheim)				3	0	04:01
44 01	Gävle-Ljusdal	10	2	01:42	10	2	01:42
44 02	Gävle-Hudiksvall-Sundsvall	5	0	02:19	4	1	02:19
44 03	Sundsvall-Hudiksvall				1	1	01:00
44 04	Sundsvall-Söderhamn				1	0	01:30
44 05	Hudiksvall-Gävle				1	1	01:18
44 06	Söderhamn-Gävle				1	0	00:48