

PM med korta fakta om genomförd och publicerad samhällsekonomisk kalkyl höghastighetsjärnväg från 2016

Bakgrund till denna PM

I en debattartikel på Trafikforum kritiserar Hans Sternlycke, Järnvägsfrämjandet Trafikverkets analysmodell Sampers. Han skriver felaktigt att Sampers inte tar hänsyn till trafik till utlandet eller trafik som tillkommer efter banan.

Utrikesresor och tillkommande trafik

Utrikesresor finns med i modellen och resenärerna tillgodoräknas de tidsvinster som t.ex. höghastighetstågen medför. Det är förändringar i utrikesresande med tåg som modellen inte hanterar och som i exemplet med höghastighetsjärnväg därför har undersökts i en separat analys. Det är också så att i den utsträckning som en ny bana medför en förändring av utbudet av tågtrafik så tar Sampers hänsyn till detta. Påståendet är alltså felaktigt.

Val av analysmodell

Sternlycke antyder även att Trafikverkets bedömning att höghastighetsbanorna är samhällsekonomiskt olönsamma beror på val av analysmodell: "Med Samvips som analysmodell hade det gett dubbla trafikvolymen". Trafikverket har låtit TÖI, det norska transportekonomiska forskningsinstitutet, granska kalkylen och alternativ analysmodell. En slutsats från denna granskning är att huvudsakliga resultat inte skulle förändras om man valt en annan modell (se länk till TÖI rapport under "Vill du veta mer").

Storlek på resandeförändring

Storleken på den resandeförändring som beräknas med en prognosmodell beror i första hand på de förutsättningar vad gäller trafikmängd, reskostnader och restider som används i det aktuella fallet. Trafikverket beaktar, i analyser av såväl nya höghastighetsbanor som i alla andra analyser, kapacitetsutnyttjandet på hela järnvägsnätet.

Analysen av höghastighetsbanorna baseras på det antal höghastighetståg som ryms med beaktande av kapacitetsutnyttjandet in och ut ur storstäderna liksom på Ostlänken. Det är därför inte möjligt att förutsätta fler tåg utan omfattande kapacitetsförstärkning på dessa platser.

Man kan även notera den jämförelse av analysmodellerna Sampers och Samvips som dåvarande Banverket lät genomföra år 2009. Jämförelsen avsåg trafikprognoser och samhällsekonomiska kalkyler för Götalandsbanan med både Sampers och Samvips baserat på identiska förutsättningar vad gäller trafikutbud (WSP rapport 2009:13). Resultaten av de samhällsekonomiska kalkylerna med respektive modellsystem är i det närmaste desamma. Det som skiljer analyserna åt har inte med själva prognosmodellerna att göra, det rör sig istället om skillnader i kalkylvärden och beräkningsmetoder för kalkylposterna budgeteffekter, företagsekonomiska effekter för flyg och externa effekter.

Vill du veta mer?

Samtliga samhällsekonomiska analyser som Trafikverket publicerat finns att läsa på Trafikverkets hemsida

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/>

Är du nyfiken på fakta om metodik för samhällsekonomisk analys kan du läsa mer under nedanstående länkar:

<https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/samhallsekonomisk-analys/>

https://www.trafikverket.se/contentassets/de3459c23d0f471cb76f06794915ea45/20171005_samhallsekonomisk_analys_jarnvagsinv.pdf

<https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2016-09/trafikverkets-samhallsekonomiska-berakningsmodeller-i-hetluften/>

Korta fakta om samhällsekonomiska analyser Höghastighetståg

https://www.trafikverket.se/contentassets/ab2b717bc619425280126edb6e725188/2018/2018_09-180420_pm_samhallsekonomisk-analys_hht_2016.pdf

TÖI rapport 1537/2016 "Høyhastighetstog i Sverige. Beregningsverktøy og resultater"

https://www.trafikverket.se/contentassets/d7cf7d727fb2488aab9fa9d24387c7c8/externa-rapporter/2017/hoyhastighetstog_i_sverige.pdf