



2011-05-11

Näringsdepartementet/Finansdepartementet

Att: Thomas Erlandsson, Trafikverket

Kompletterande yttrande angående en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör

Vid den hearing som arrangerades i Helsingborg den 28 mars 2011 gjorde Handelskammaren ett inlägg. Eftersom utrymmet var begränsat vill vi utveckla och förtydliga den presentation som Handelskammaren genomförde.

Inledande bakgrund

Den mest grundläggande frågan för all ny infrastruktur vad det är som skapar värde nationalekonomiskt och därmed för brukarna av investeringen. Ett sätt att närma sig denna fråga är att dela in de potentiella resenärerna i olika segment, som alla har olika nytta och behov. I princip finns fyra sorters resor eller segment som definieras av resans syfte vilket kan sammanfattas av två dimensioner, nämligen distans och vad/vem som förflyttas. De fyra typerna av resor bildar fyra distinkta segment.(Se bild)

Det är värt att gå igenom vart och ett och ett av de fyra segmenten.



	Långa	Korta
Person	<p>Långa personresor (turism, arbetsresor mm)</p> <p>Konkurrerar med andra alternativ Bidrar till konkurrens och leveranssäkerhet</p> <p>Resenär bär (oftast) hela kostnaden</p> <p>Kostnad styr bort trafik till andra alternativ</p>	<p>Korta personresor (pendling mm)</p> <p>Påverkar...</p> <ul style="list-style-type: none">• arbetsmarknad• konsumtionsmarknad <p>Monopol-segment Resenär bär (oftast) hela kostnaden</p> <p>För hög tidskostnad ställer in trafik helt</p>
Gods	<p>Långa varutransporter</p> <p>Konkurrerar med andra alternativ Bidrar till konkurrens och leveranssäkerhet Fraktare kan fördela kostnaden</p> <p>Hög kostnad styr bort trafik till andra alternativ</p>	<p>Korta varutransporter (distribution)</p> <p>påverkar...</p> <ul style="list-style-type: none">• insatsmarknader• avsättningsmarknader• lokalisering <p>Monopol-segment Fraktare kan fördela kostnaden</p> <p>För hög tidskostnad ställer in trafik helt</p>

Korta personresor

Förbindelsen möjliggör tillgång till en arbetsmarknad, boendemarknad och en konsumtionsmarknad genom att tillhandahålla en säker och tidsmässigt tillräckligt kort resa. Nyttan av detta är en funktion av storleken på dessa marknader och storleken på tidsvinsten före och efter investeringen. När ett stort antal personer utnyttjar dessa uppstår produktivitetsvinster (bland annat genom bättre matchning på arbetsmarknaden). Det är dessa och liknande välfärdsvinster (avseende konsumtion som boende och kultur) som driver värdet av förbindelsen och motiverar att man betalar för resan. Uppskattningar av storleken på dessa värden skall vägas mot direkta intäkter i form av avgifter och flera bedömare menar - avseende Öresundsbron - att nolltaxa leder till sammantaget störst nytta.

Särskilt viktigt att notera är att förbindelsen har ett monopol i detta segment. Det innebär bland annat att kapacitet inte kan "överföras" till andra resvägar.

Personer som reser privat bär dessutom hela kostnaden (alternativkostnad och avgift), vilket bidrar till priskänslighet. Höga resandekostnader slår därför ut resor och välfärdsvinster.

Korta godstransporter

Nytta uppstår även avseende kortväga gods, där leveranssäkerheten bidrar till att nya lösningar för distribution blir möjliga för att nå kunder eller hantera insatsvaror. Detta påverkar lokaliseringen av företag och regional distribution. Värdet av detta är mycket



viktigt eftersom det definierar om marknadernas utseende. Återigen är det så att kostnaderna för att använda passagen styr efterfrågan starkt eftersom det även här rör sig om ett utbudsmonopol. Här kan dock kostnaden ofta faktureras vidare på godsägarna.

Långa personresor

Nyttan av en investering är helt annorlunda avseende långväga trafik. För personresor finns i detta segment alltid alternativ. En ny effektiv förbindelse bidrar därför på två sätt. Dels skapas ytterligare konkurrens om alternativa turer, vilket kan pressa priser, dels kan "leveranssäkerheten" påverkas. En fast förbindelse har vissa fördelar eftersom den är ständigt tillgänglig. Men det viktigaste att notera är att det inte är fråga om monopol. Kostnader styr bort trafik till andra alternativ, snarare än ställer in resor. Det är också tänkbart att en ren kapacitetsfråga är intressant i detta segment.

Långa godsresor

Detta resonemang är identiskt med personresor, men med den viktiga skillnaden att värdet av leveranssäkerhet i vissa fall är extremt viktigt och vida överväger andra aspekter. Det faktum att gods ofta har svårt att hävda sig på järnväg är knutet till denna aspekt, snarare än avgifter och tidsåtgång. Avseende kapacitet i alternativa vägar spelar detta också en roll. Är dessa överbelagda finns möjlighet för nya förbindelser att avlasta med sin kapacitet. Ny kapacitet bör då sikta på att bidra till leveranssäkerhet.

Sammantaget innebär detta att den stora nyttan avseende långväga trafik är förbindelsens bidrag till leveranssäkerhet. Men i princip har alla långväga transporter, exempelvis från Palermo till Stockholm, möjliga alternativ. Ur resenärernas eller godsägararens perspektiv kan egentligen ingen enskild investering pekas ut som avgörande, med mindre de tillför unika värden avseende leveranssäkerhet. I stället skapas nyttan av det samlade utbudet vilket kan pressa priser och ge olika scenarier för leverans. Är det samlade utbudet så litet att viss trafik prisas ut, är det underlag för ny kapacitet som då bör sikta på att erbjuda säkerhet i leverans.

Sammanfattning

Det är viktigt att notera att den nationalekonomiska potentialen är störst avseende korta resor. Detta har att göra med förbindelsens karaktär av monopol i detta segment. Korta resor mellan Malmö och Köpenhamn har inget alternativ till bron. Bosatta i Malmö arbetspendlar inte till Köpenhamns centrum via Helsingborg. Alternativet är inte en annan resa, utan en inställd resa.



De stora nationalekonomiska värdena av en förbindelse som HH kan förväntas uppstå genom ökad produktivitet som följd av matchning på arbetsmarknaden och andra faktormarknader. Det handlar i princip av samma effekt som skapar värde genom andra insatser inom jobbpolitiken. Det rör sig om kvantitativa och kvalitativa förbättringar – incitament och möjlighet att ta jobb och att rätt kompetens finner rätt organisation. En förbindelse bör utformas så att den knyter samman så många idag åtskilda lokala arbets- och konsumtionsmarknader som möjligt. Detta talar också för att både bil och tåg skall möjliggöras.

Avseende godstrafik kan en HH-led i synnerhet bidra till ökad leveranssäkerhet och säkerställande av kapacitet.

Detta framgår också av broavtalet mellan Sverige och Danmark som är uttryck för *”strävan att skapa förbättrade trafikförbindelser mellan de båda länderna och därmed åstadkomma förutsättningar för ett förstärkt och utbyggt kulturellt och ekonomiskt samarbete samt för utvecklingen av en gemensam arbets- och bostadsmarknad i Öresundsregionen till gagn för båda stater”*. Här betonas alltså de korta resorna och deras betydelse för staterna.

Frågan om Öresundsbron och dess landanslutningars kapacitet

Frågan om vilken kapacitet som Öresundsbron har och kommer att ha de kommande åren diskuterades. **Det är viktigt att förstå att detta har endast betydelse för den långväga trafiken och därmed begränsad betydelse för den nationalekonomiska nyttan.** För korta personresor och merparten av korta varutransporter har Öresundsbron och dess anslutningar monopol. Kapaciteten påverkar alltså inte efterfrågan i motsvarande segment för HH-leden över huvud taget. Prisstrategier för att styra denna typ av trafik kan få resor att ställas in, inte att omfördelas. Öresundsbrons kapacitet är därför lika lite relevant för HH-leden som kapaciteten på Lidingöbron är för frågan om en ny tunnel under Göta älv.

Däremot finns segment där trafiken är konkurrensutsatt. Och i dessa kan brons kapacitet spela roll, i synnerhet om övriga alternativ är fullt belastade. I detta sammanhang är det dock av stor vikt att inte blanda samman den företagsekonomiska kalkylen på redan gjorda investeringar (som bron eller hamnar exempelvis) med den samhällsekonomiska nyttan *för kommande* investeringar. De har kort sagt inget med varandra att göra. Varje ny investering måste betraktas på helt egna meriter oavsett tidigare investeringar enligt den etablerade principen om sunk cost. Däremot kan företagsekonomiska överväganden avseende Öresundsbron påverka Öresundsbrons *egen* samhällsekonomiska nytta väsentligt.



Ett tänkbart scenario är att Öresundsbron utifrån resonemang om framtida kapacitetsbrist i trafiken mellan Sverige och EU stryper trafik i de segment där förbindelsen har monopol för att skapa kapacitet och ta marknadsandelar i segment där man är konkurrensutsatt. Detta är också det scenario som i debatten oroar andra aktörer med företagsekonomiskt ansvar för anläggningar för långväga gods (som hamnar) eftersom det kan ses som en form av dumping. Ett sådant beteende innebär en samhällskostnad orsakad av bron eftersom monopolsegmenten skapar mest nationalekonomisk nytta. Det går att tolka utspel från Öresundsbron och dess prissättning på korta resor som att man agerar på detta sätt idag. (Öresundsbrons uppdrag i avtalet är tydligt att prioritera trafik för integration och inte långväga trafik)

Den viktiga frågan är denna; hur stor kapacitet finns det för långväga trafik i det samlade utbudet mellan Sverige och handelspartners i EU? Det är först om det görs bedömningar om att taket är nått som frågan om optimering av andra anläggningar är viktiga. I en sådan bedömning är det viktigt att noga klargöra att de stora nationalekonomiska mervärdena för Öresundsbron och en fast HH-led dock inte har med det långväga godset att göra i första hand. En rimligare strategi i en sådan bedömning är därför inte optimering av brons kapacitet utan att studera ny kapacitet.

Sammanfattningsvis är kapacitet på Öresundsbron och dess landanslutningar inte relevanta för frågeställningen om en fast HH-förbindelser.

Godstrafikens betydelse

Vad gäller godstrafikens betydelse är det alltså det samlade utbudet som är intressant. Nyttan för en enskild investering avseende gods vilar framför allt på två faktorer.

Det första är om det finns kvalitativa egenskaper som skiljer investeringen från övriga utbudet. Den andra är kvantitativa aspekter.

Vad gäller den senare, alltså kapacitet, kan diskuteras i vad mån det finns flaskhalsar i systemet. I huvudsak omöjliggörs sällan trafik av sådana, utan innebär fördröjningar genom att annan, mindre effektiva, alternativ måste tillgripas. På vägnätet finns i Skåne en situation som vi tolkar som nära kapacitetsgränserna avseende exempelvis godstransporter på E6. Dessa omöjliggör emellertid inte trafik Palermo-Stockholm som i princip kan gå på båt hela vägen. Däremot kan det göra trafiken som helhet mindre effektiv (genom till exempel att bli dyrare och orsaka större utsläpp). Det är emellertid svårt att slutgiltigt bevisa att en investering i en enskild hamn eller flaskhals i sig skapar den nytta som löser problemen på systemnivå. Det främsta skälet är att det likväl alltid finns möjlighet att välja alternativ.



Därför bör i stället kvalitativa aspekter av ny kapacitet studeras. Kan en investering bidra med kvalitativt annorlunda alternativ, så lämnar detta tydligare ett bidrag som attraherar olika delar av (behov) godstrafiken. En anläggning som bidrar till ökad leveranssäkerhet är exempel på en sådan investering eftersom vissa typer av gods är helt beroende av detta. En fast förbindelse som ersätter färjetrafik är ett tydligt exempel på detta. Det ger förbindelsen en unik egenskap som attraherar vissa typer av godsägare och bidrar till att förbättra kapaciteten på systemnivå för all långväga trafik.

Järnvägens svårighet att garantera säkra leveranser (oskadat gods och i tid) gör att den ofta får gods av lägre värde per viktenhet. Skall järnvägen kunna konkurrera måste produkter skapas som ökar konkurrenskraften på denna punkt. En fast förbindelse är ett tydligt bidrag i detta sammanhang.

Här kommer återigen frågan om kapacitet in i bilden. För den som har företagsekonomiskt ansvar för en anläggning med samma egenskaper, t ex Öresundsbron, blir här frågan om att fylla egen ledig kapacitet viktig vid diskussionen om ny kapacitet avseende långväga trafik. Men ur transportköparens perspektiv är detta inte intressant utan i stället det samlade utbudet av säkra alternativ. Samhällsekonomiskt måste båda perspektiven vägas in.

Driftsformen

Det faktum att det råder monopol i de segment som är viktigast för tillväxten nationellt och regionalt gör att man inte kan räkna med att priskonkurrens mellan två (framtida) alternativa förbindelser kommer att driva på den ekonomiska utvecklingen genom att pressa kostnadsnivåerna till gagn för konsumenter och samhällsekonomi. Det gör att det bör övervägas att lägga driften av båda förbindelserna (alltså Öresundsbron och den framtida HH-förbindelsen) i samma bolag.

Avseende långväga transporter och trafik kan ett sådant bolag styra trafik och konkurrera som en enhet med andra alternativ. I en tänkbar framtid med kapacitetsbrist kan ett gemensamt bolag fördela trafik med prisinstrumentet så att integrationstrafiken gynnas och det nationalekonomiska värdet optimeras.

Modellen med gemensam drift är vanlig internationellt och har fördelar, men också nackdelar. Det bör utredas vilken driftsform som är mest lämplig.



Betala eller finansiera

I diskussionen om Öresundsbron och HH-leden har frågan om finansiella kostnader dykt upp. En del inlägg i denna diskussion blandar samman den grundläggande skillnaden mellan att betala och finansiera. En framtida fast HH-förbindelse bör betalas av användarna. Därmed konkurrerar den inte om utrymme i infrastrukturbudgeten. Det gör den inte heller om staten finansierar projektet.

Finansiering innebär oftast helt enkelt upptagande av lån med löpande räntebetalningar. Eftersom statens finanser är "kassaflödesorienterade" gör det att det betraktas som en utgift utan intäkt, i synnerhet på kort sikt om det finns ett antal år under byggnationen med ränteutgifter som inte matchas av intäkter från resenärer. På motsvarande sätt kommer betalningar flyta in långt efter det att ränteutgifterna försvinner (genom att lånen har lösts) som en intäkt utan utgift.

Då räntekostnaden är känd och exakt förutsägbar medan intäktsflödet som i alla investeringar inte är det, används detta ibland som argument mot att genomföra investeringar av denna typ.

Oavsett finansieringsform är det dock nyttan för olika typer av resenärer som måste stå i centrum för bedömningen av en investering som finansieras med betalning från kunderna. Här är valet av analysenhet viktigt. Nyttan och kostnad kan bedömas för hela Öresund som system i relation till segmenten eller för HH-leden för sig.

Avslutningsvis vill vi framhålla att vi ser fram emot en fortsatt dialog om en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör.

Med vänlig hälsning

HANDELSKAMMAREN

Per Tryding

Vice VD