

BYGG UT NU!

– OM VARFÖR SVERIGE MÅSTE SATSA PÅ MODERNA SNABBA SPÅR



Östsvenska
Handelskammaren



Handelskammaren Jönköpings län

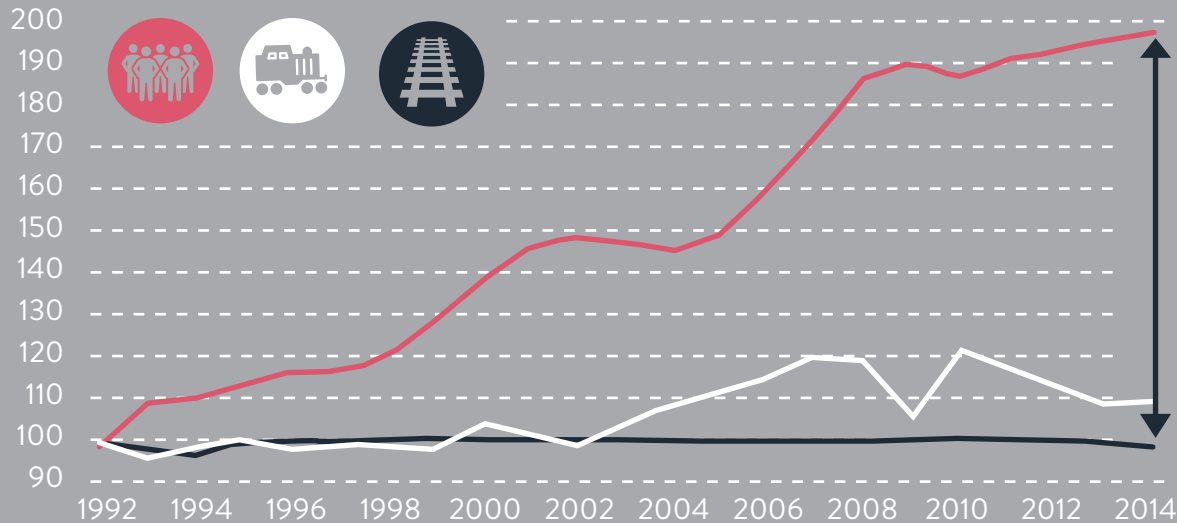


Handelskammaren
I sydsvenska företagsintresse



VÄSTSVENSKA
HANDELSKAMMAREN

Rosa = persontransporter Vit = godstransporter Svart = mängd järnväg



SEN 1992 DUBBELT SÅ MÅNGA VÄLJER TÅG, MEN VI HAR SAMMA MÄNGD JÄRNVÄG

Källa: Trafikanalys

NYA BANOR GER EFFEKTER PÅ DE GAMLA

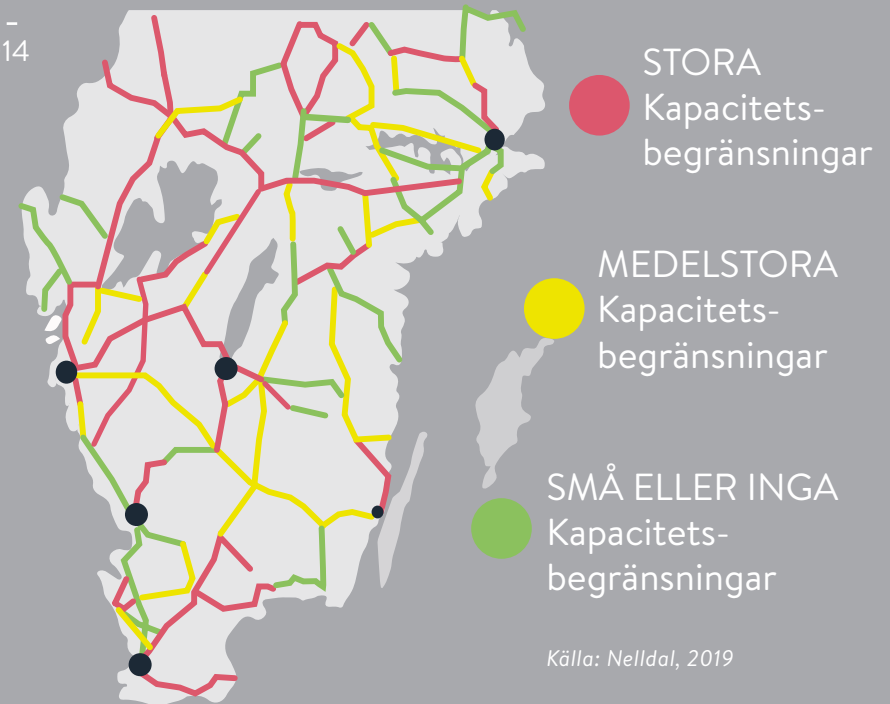


ökad punktlighet, upp till 95%.

Källa: Nelldal, 2019



det kan köras 2-3 gånger så många godståg som idag.



Källa: Nelldal, 2019

BYGGA NYTT ELLER RUSTA UPP BEFINTLIG JÄRNVÄG, VAD SÄGER TRAFIKVERKET?

”De två projekten ger helt olika effekter. Det är som att jämföra äpplen och päron. En upprustning innebär att vi bygger fyra spår på ungefär 50 procent av sträckan. Det snabbar upp restiden litegrann. Men resten av sträckorna lämnar vi som de är, och då flyttar flaskhalsarna dit i stället. Resten av sträckorna kommer också att behöva byggas ut om ett antal år, och då blir kostnaden minst lika mycket en gång till [130 miljarder kronor]. ... En utbyggnad längs befintliga stambanor kommer också innebära störningar av trafiken under flera år.”

Peter Uneklint, programchef på Trafikverket i Ny Teknik augusti 2016.

SVERIGE BEHÖVER MER JÄRNVÄGSKAPACITET

Merparten av den järnvägskapacitet vi har idag färdigställdes på 60-talet. Sedan dess har befolkningen och tågresandet ökat markant men spåren är de samma. Enbart sedan 90-talets början har tågresandet mer än fördubblats. En snabbt växande befolkning och ökad miljömedvetenhet talar för att ännu fler kommer välja tåget i framtiden, om det finns kapacitet.

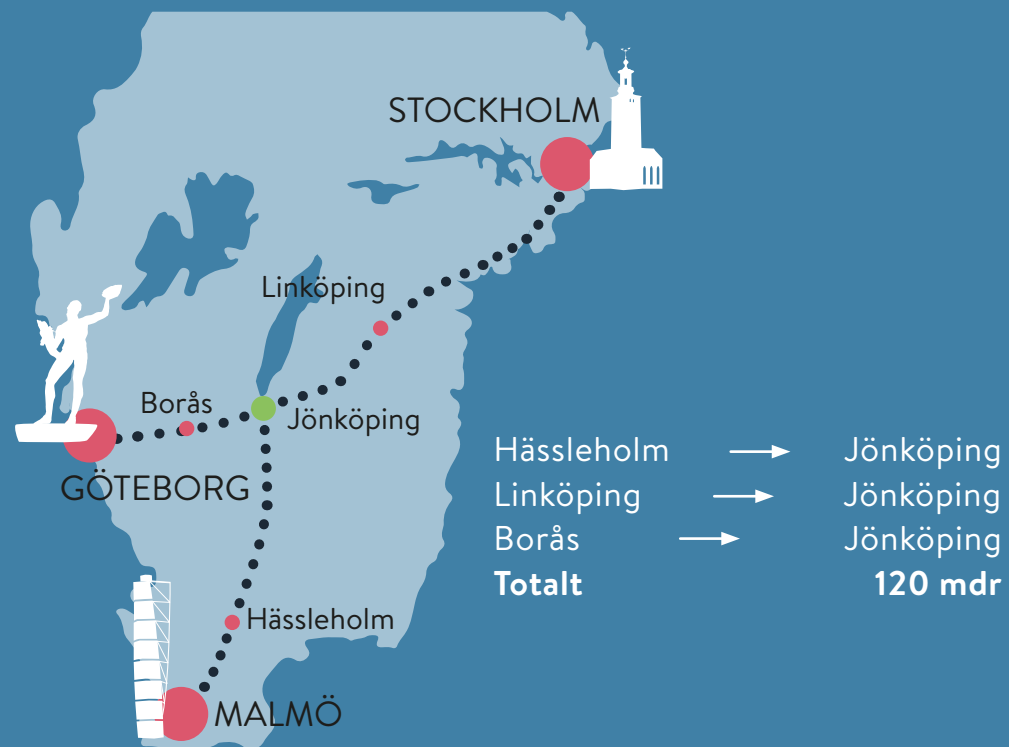
Järnvägens kapacitet bestäms av flera faktorer varav den viktigaste självklart är spåren. Ett enkelspår har inte samma kapacitet som ett dubbelspår. Vilka tåg som trafikerar spåren har också stor betydelse. Tåg som håller snarlik hastighet kan gå relativt tätt inpå varandra medan tåg med olika hastigheter måste ha större tidsintervall mellan sig. På de hårdast trafikerade delarna av Västra-

och Södra stambanan måste relativt långsamma pendel- och godståg dela spår med betydligt snabbare tåg. En järnväg där alla tåg går lika fort har hög kapacitet. Genom att bygga en ny stambana för snabba tåg får inte bara den nya banan hög kapacitet utan kapaciteten ökar även på de befintliga banorna.

BESLUTADE STRÄCKOR 110 MDR (byggnation delvis påbörjad)



ÅTERSTÅENDE STRÄCKOR 120 MDR



BYGG IHOP REDAN BESLUTADE STRÄCKOR!

De nya stambanorna är kostnadsberäknade till 230 miljarder kronor. Sträckorna närmast storstäderna är redan beslutade och kostnadsberäknade till 110 miljarder kronor. Det är bra, men byggs de tre delsträckorna inte ihop blir nyttan av investeringen begränsad i jämförelse med nyttan av ett sammanhängande system.

Att fullfölja investeringen och bygga ihop de redan beslutade delarna för 120 miljarder kronor skulle bland annat:

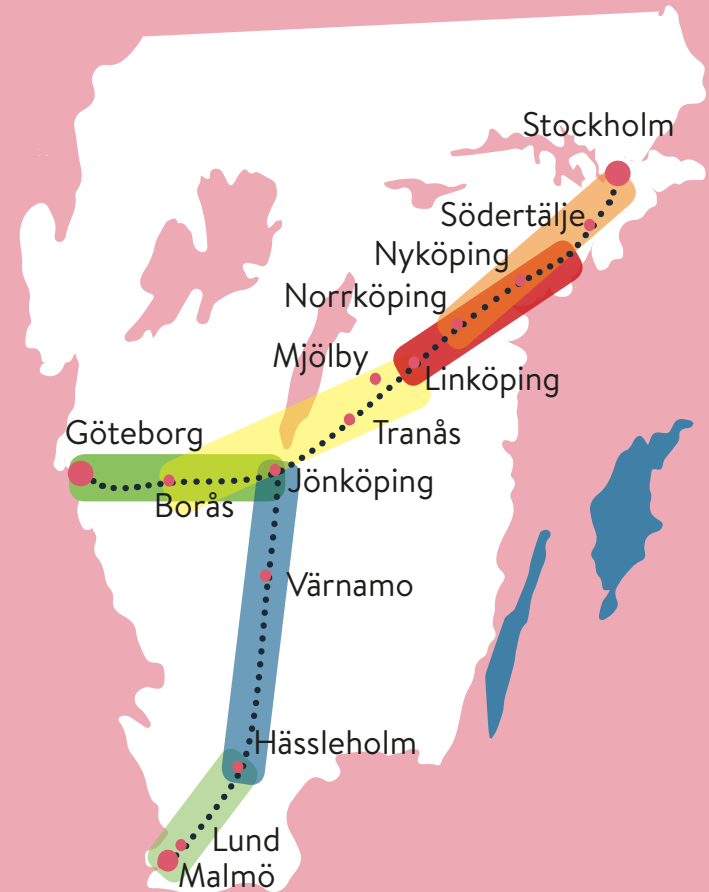
- möjliggöra regional pendling inom Götaland på samma sätt som i Mälardalen
- underlätta företagens kompetensförsörjning
- på sikt göra södra Sverige till en gemensam arbetsmarknad med positiva effekter på tillväxt och sysselsättning
- avlasta bostadsmarknaden i de tre storstäderna
- öka tillgängligheten till Stockholm. Huvudstaden med riksdag, regering, statliga myndigheter och kulturinstitutioner måste vara tillgänglig för övriga Sverige!
- avlasta Södra- och Västra stambanan med bättre punktlighet som följd
- ge plats för fler regional-, pendel-, och godståg på Södra- och Västra stambanan
- göra tåget till det snabbaste och miljövänligaste färdssättet mellan Stockholm och Göteborg/Malmö
- bidra till klimatneutrala transporter i 80-100 år
- kort sammanfattat - stärka Sveriges konkurrenskraft!

RESTID INOM 60 MIN MED TÅG UTAN MODERN JÄRNVÄG



Källa: Fritt från Nelldal, 2019

RESTID INOM 60 MIN MED TÅG MED MODERN JÄRNVÄG



Källa: Fritt från Nelldal, 2019



IDAG

NY
STAMBANATIDS-
VINST

Göteborg - Stockholm

03:09

02:00

1:09

Göteborg - Jönköping

02:00

01:00

1:00

Göteborg - Borås

01:05

00:30

0:35

Linköping - Borås

04:00

00:50

3:10

Borås - Jönköping

-

00:26

Linköping - Jönköping

01:35

00:36

0:59

Malmö - Stockholm

04:30

02:30

2:00

75%

Kortare restid mellan de tre storstäderna i all ära, 75% av resenärerna beräknas kliva av eller på i de mellanliggande städerna.

REGIONAL PENDLING

Med en sammanhängande modern järnväg, ibland kallad höghastighetsjärnväg, kortas restiden med tåg mellan Göteborg och Stockholm med mer än en timme och med drygt två timmar mellan Stockholm och Malmö. Tåget kommer då att vara det snabbaste och miljövänligaste färdssättet mellan våra tre storstäder. 75 procent av resenärerna beräknas dock kliva på och/eller av vid någon av de mellanliggande städerna. Järnvägen gynnar alltså i första hand dem som pendlar regionalt. När res-

tiden till nästa stad längs järnvägen blir 25 minuter knyts Göteborg, Borås, Jönköping, Linköping, Norrköping och Nyköping ihop. Det låter osannolikt bra, men är precis så det fungerar i Mälardalen. Där binds de större städerna samman av en dubbelspårig järnväg med täta turer.

Idag är verkligheten en helt annan längs den tänkta sträckan. En procent av resenärerna i Sveriges tredje största pendelstråk, Göteborg - Borås reser

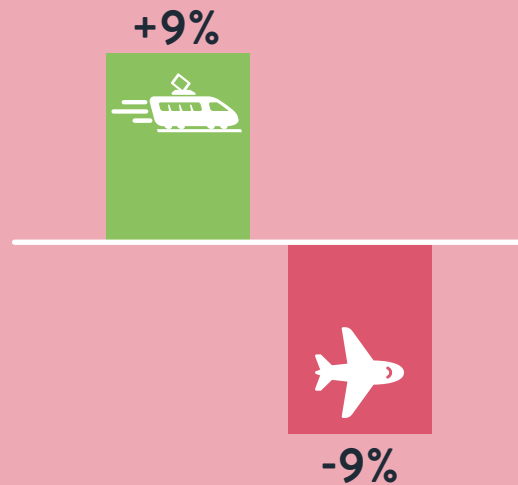
med tåg. Mellan Borås och Jönköping finns det ingen järnväg och sträckan Jönköping - Linköping trafikeras av ett (1) direkttåg per dag med en restid som vida överstiger bilens. Ny järnväg är helt enkelt en satsning på, och förutsättning för, en effektiv regional pendling i Götaland.

På sikt kan nya stambanor skapa en gemensam arbetsmarknad, med stora effekter på sysselsättning och ekonomisk utveckling i hela södra Sverige.



TILLFÄLLIGHET ELLER TRENDBROTT?

Utveckling inrikesflyg respektive fjärrtåg januari 2019 till augusti 2019



PROGNOSER UNDERSKATTAR OFTA JÄRNVÄGENS EFFEKTER PÅ FOLKS RESANDE

Ett exempel på detta är Svealandsbanan Stockholm-Eskilstuna som invigdes 1997. När restiden minskade från 1h40 min till 1h ökade tågresandet sju gånger. Det hade kalkylerna missat.



Erfarenheten från utlandet visar att resandet kan bli 2-3 gånger större än tidigare när höghastighetsbanor byggs.



RESANDEPROGNOSER OCH SAMHÄLLSEKONOMISKA KALKYLER

Nya stambanor är olönsamma enligt Trafikverkets kalkyler. Det är inte ovanligt att spårbunden trafik blir det. Till exempel bedöms såväl en upprustning av de befintliga stambanorna som den pågående utbyggnaden av Stockholms tunnelbana vara ännu mer olönsamma per investerad krona. Om enbart kalkylerna får styra infrastrukturinvesteringar så är det fler och bredare vägar som gäller. Samtidigt skulle politikernas roll reduceras till att fastställa ramarna för infrastrukturinvesteringar. Kalkylerna skulle tala om var pengarna ska investeras.

Kalkylerna har sina försvarare och fördelar, de är exempelvis bra för att jämföra liknande objekt med varandra. Men kalkylerna får också hård kritik, bland annat för

att vara utformade och kalibrerade efter mindre projekt, inte stora systemförändringar som nya stambanor. Den kanske hårdaste kritiken kommer från KTH:s järnvägsgrupp som bland annat konstaterar att prognoserna ofta underskattar resandet vid stora utbudsförändringar. Erfarenheten från utlandet visar att resandet kan bli 2-3 gånger större än tidigare när höghastighetsbanor byggs. I Sverige räknar Trafikverket med drygt 10 procents ökat resande. Ett närliggande exempel är Svealandsbanan Stockholm-Eskilstuna som invigdes 1997. När restiden minskade från 1h40 min till 1h ökade tågresandet sju gånger. Det hade kalkylerna missat.

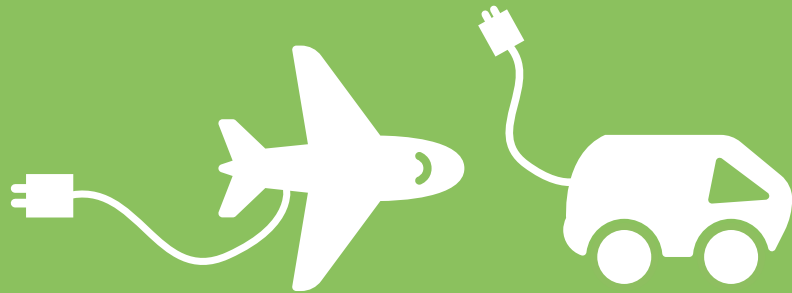
Det finns en förklaring till Trafikverkets lågt räknade resandeökning. Om det inte

byggs nya stambanor så räknar Trafikverket med att restiderna mellan Stockholm och Göteborg/Malmö kommer att öka med 25 minuter på grund av ökad trängsel och kapacitetsbrist. Det är ett rimligt antagande. Trots detta så visar Trafikverkets prognoser att tågets marknadsandel på sträckorna kommer att öka. Det strider mot all teori och erfarenhet. I verkligheten så kommer tågresandet och tågets marknadsandel att minska när restiden blir längre. När effekten av den nya järnvägen sedan prognosticeras så jämförs resandeökningen med det orimliga alternativet att tågets marknadsandel har ökat trots försämrade förutsättningar. Om effekterna av en ny järnväg istället jämförts med det empiriskt underbyggda alternativet att tågets marknadsandel minskar

som följd av längre restider, så hade nyttan av järnvägen blivit betydligt större. Hur mycket större går inte att veta utan att först göra helt nya beräkningar, enligt KTH:s experter.



HÅRD LANDNING: mängden asfalt och betong på Arlanda, exklusive parkeringsplatser, motsvarar 24 mil höghastighetsjärnväg.



Elbil och elflyg kommer att vara viktiga i framtiden men bilen kommer inte att gå i 320 km/h och flyget kommer inte att landa i centrum.



KLIMATNEUTRAL
5-10 ÅR



- Låt byggnationen av den nya stambanan bli som en transformator för branschen på vår resa mot klimatneutralitet.

-Skanska

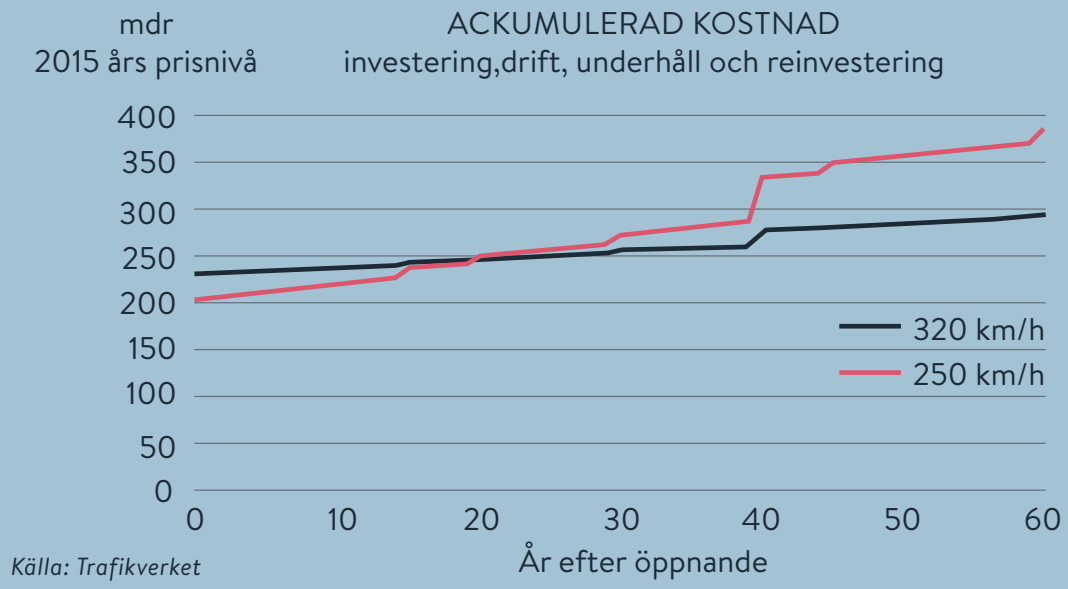
MILJÖ

Höghastighetståg är eldrivna. Ur miljösynpunkt är det positivt vilket också är huvudanledningen till att det inom övriga transportsektorn satsas intensivt på att ställa om till eldrift. Att bygga ny infrastruktur, inklusive ny järnväg, ger dock upphov till utsläpp. Främst är det tillverkningen av cement som drar energi. Enligt Trafikverkets huvudkalkyl har den "koldioxidskuld" som uppstår vid bygget av nya stambanor återbetalats efter 27 år. Givet att det är en anläggning för närmare 100 år av klimat-

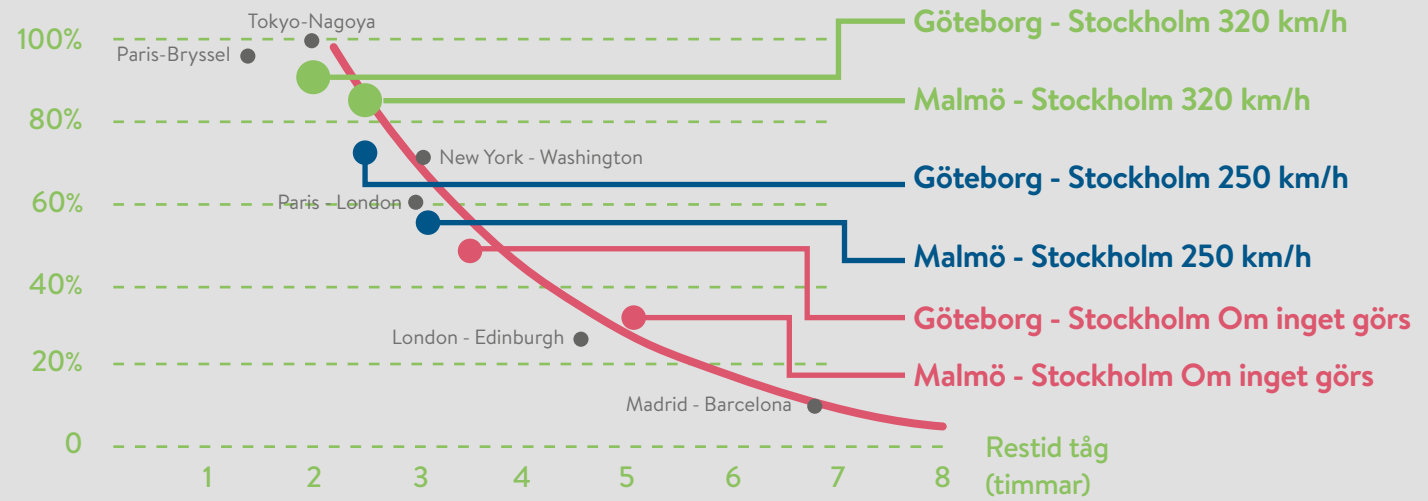
neutrala transporter är det riktigt bra. I själva verket är det sannolikt ännu bättre än vad kalkylen visar.

År 2045 tror sig SSAB kunna producera stål utan CO2 utsläpp. Det har med rätta fått stor uppmärksamhet internationellt. Men det forskas även intensivt på att minska CO2 utsläppen vid tillverkning av cement. Inom bygg- och anläggningsbranschen är förhoppningarna stora. Trafikverkets modeller har dock låg tilltro till teknikutvecklingen inom

detta område och antar i sina kalkyler att den cement som tillverkas om 20 år släpper ut lika mycket CO2 som den som tillverkas idag. Det är inte rimligt men påverkar beräkningen av höghastighetsjärnvägens miljönytta. Forskare från KTH menar att det är fullt realistiskt, till och med troligt, att koldioxidskulden från anläggandet av järnvägen är återbetald inom 5-10 år.



Marknadsandelar
tåg



Källa: Nelldal 2019

**HASTIGHETEN
AVGÖRANDE
FÖR TÅGETS
POPULARITET**

320 km/h SNABBAST OCH BILLIGAST

Två olika hastigheter förekommer i diskussionerna kring de nya stambanorna, 320 km/h respektive 250 km/h. Av de beslutade delsträckorna planeras Lund-Hässleholm för 320 km/h, övriga två planeras just nu för den lägre hastigheten. Flera tunga argument talar för att järnvägen bör byggas för 320 km/h på alla, eller så många sträckor som möjligt. En av dem är kostnaden.

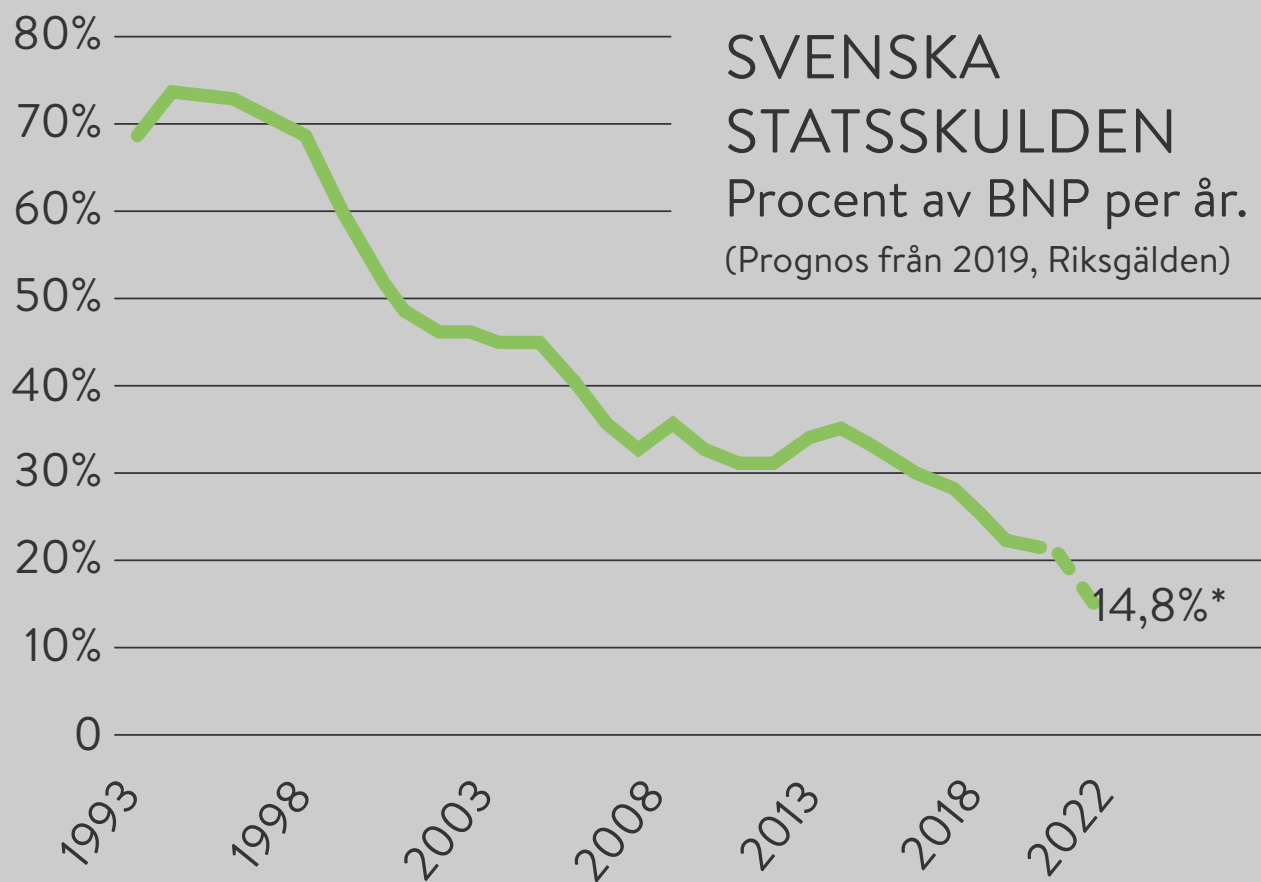
Att bygga för 320 km/h är enligt Trafikverket cirka 25 miljarder kronor

dyrare än att bygga för 250 km/h. Den i sammanhanget marginellt högre investeringskostnaden vägs dock med råge upp av en avsevärt lägre underhållskostnad. Redan 20 år efter trafikstart skulle den sammanlagda kostnaden för 250-alternativet överstiga kostnaden för 320-alternativet. Med en beräknad livslängd på 80-100 år skulle en stor kostnadspost skjutas över på kommande generationer.

De kortare restiderna talar också för 320-alternativet. Restidens längd är

avgörande för hur många som väljer tåget. 250 km/h istället för 320 km/h ger 30 minuter längre restid mellan Stockholm och Malmö och 20 minuter längre restid mellan Stockholm och Göteborg. Det låter inte mycket men får konsekvenser. Internationella erfarenheter visar att överflyttningen från flyget skulle halveras om tåget fick den lägre hastigheten. När antalet tågresenärer blir färre blir också antalet avgångar färre. Färre avgångar och längre restider gör det mindre attraktivt att bosätta sig utanför

storstäderna och pendla. Därmed blir järnvägens gynnsamma effekt på arbets- och bostadsmarknaderna och tillväxten mindre.



*enligt prognosen för statsskuldens andel av BNP år 2022
Budgetpropositionen 2019



Prognosen för innevarande mandatperiod visar att Sverige ska betala av 360 miljarder kronor på statsskulderna. En tredjedel av den summan finansierar de återstående delsträckor som krävs för att binda ihop den påbörjade järnvägen och Götaland.

**360mdr
under 4år**

Pensionsbolagen söker långsiktiga investeringar med säkra kassaflöden och det erbjuder många infrastrukturprojekt.

Att lånefinansiera är ett alternativ.
Staten kan idag ta långsiktiga lån till nollränta.

HAR VI RÅD ATT INTE BYGGA?

Även om anslagen till infrastruktur har ökat de senaste åren är behoven större än det ekonomiska utrymmet. I grunden handlar infrastrukturinvesteringar om Sveriges konkurrenskraft. För företag är det avgörande att kunna lita på att godstransporter och anställda kommer fram i rätt tid. Dagens järnväg garanterar inte de tillförlitliga transporter som krävs av ett konkurrensutsatt näringsliv. Därför behöver Sverige nya, snabba stambanor. Vi har råd att bygga, men inte att låta bli.

Med vanlig anslagsfinansiering skulle ett färdigställande av de nya stambanorna

ta 50-60 år. Små sträckor skulle byggas etappvis med följd att byggkostnaden blir högre och att nyttorna skjuts på framtiden. Därför måste hela järnvägen färdigställas så snabbt som möjligt vilket kräver en alternativ finansiering för att inte tränga undan andra behov av nyinvesteringar och underhåll.

Ett alternativ är att låta pensionskapitalet investera i svensk infrastruktur. Pengarna och intresset finns, men möjligheten saknas. Genom att låta ett statligt bolag utfärda infrastrukturobligationer till den privata kapitalmarknaden kan pengarna

kanaliseras. Obligationerna kan riktas mot enskilda projekt eller en projektportfölj. Upplägget innebär att statens kostnad i samband med uppförandet av infrastrukturen reduceras och det finanspolitiska ramverket påverkas i liten utsträckning. Återbetalning fördelas under en längre tidsperiod istället för under några få byggår. Finansieringsmodellen innebär inte att det blir billigare för staten, det finns inga fria luncher, men den innebär att lönsamma och nödvändiga investeringar som bidrar till ökad tillväxt och klimatomställning genomförs i närtid snarare än i en avlägsen framtid. Att skjuta samhälls-

och klimatnyttiga investeringar på framtiden innebär också en kostnad.

Staten bör inte låna till konsumtion men att låna till en investering med 80-100 års livslängd kan vara motiverat. Istället för att låna så amorterar Sverige på en redan rekordlåg statsskuld. Prognosen för innevarande mandatperiod visar att Sverige ska betala av 360 miljarder kronor på statsskulden. En tredjedel av den summan finansierar de återstående delsträckor som krävs för att binda ihop den påbörjade järnvägen och Götaland.



VÄSTSVENSKA
HANDELSKAMMAREN

TILLSAMMANS GÖR VI VÄSTSVERIGE STARKARE