



Nej till

högkostnadståg

SÅ TRÄNGER HÖGHASTIGHETSBANORNA UN DAN VIKTIGA FRAMTIDSSATSNINGAR

INNEHÅLL

FÖRORD	4
SUMMARY AND CONCLUSIONS	6
SAMMANFATTNING	8
VISIONEN OM HÖGHASTIGHETSTÅG SOM KNYTER IHOP LANDET	11
SPÅREN BLIR EN SATSNING PÅ SÖDRA SVERIGE	12
RESTIDERNA MINSKAR BARA MARGINELLT	14
BETYDANDE RISK ATT FÖR LÅGT PASSAGERARUNDERLAG GÖR DET OLÖNSAMT ATT KÖRA HÖGHASTIGHETSTÅG	18
SVERIGE HAR MYCKET LÄGRE BEFOLKNINGSTÄTHET ÄN LÄNDER SOM MISSLYCKATS MED HÖGHASTIGHETSTÅG	24
DET HÖGA PRISET RISKERAR ATT STIGA	26
ENORMA LÅN ÄR INTE GRATIS	29
STOR RISK FÖR SAMHÄLLSEKONOMISK FÖRLUSTAFFÄR	30
DET FINNS BÄTTRE SÄTT ATT LÖSA KAPACITETSBRISTEN PÅ SPÅREN	33
SPÅREN RISKERAR ATT ALDRIG BLI KLIMATNEUTRALA	36
OTYDLIGT VARFÖR HÖGHASTIGHETSTÅG ÄR BÄSTA LÖSNINGEN	38
NY TEKNIK GÖR HÖGHASTIGHETSBANOR ÖVERFLÖDIGA	40
SVERIGE KAN BÄTTRE - ETT FRAMTIDSPAKET FÖR HELA LANDET	44
SATSA SMART FÖR FRAMTIDEN	48

Tåg är fantastiskt – under rätt förutsättningar

Tåg har byggt Sverige. Utan stambanorna och tunnelbanan hade vi aldrig varit där vi är i dag. Med det sagt är inte mer tåg lösningen på alla infrastrukturproblem. Det är dyrt att lägga räls vilket ställer krav på betydande passagerarunderlag för att det ska vara lönsamt. Efter en omfattande analys säger vi därför nej till höghastighetsbanorna. De riskerar tränga undan viktiga framtidsinvesteringar som på riktigt kan lyfta Sverige.



Historiskt har tåg och spår tjänat Sverige och Stockholm väl. Innan stambanorna byggdes i slutet av 1800-talet tog det åtta dagar att resa mellan Stockholm och Malmö. Som genom ett trollslag kortades resan till 19 timmar. Olika slags spårlösningar kan även göra viktig nytta på kortare distanser. Stockholm och den stora funktionella arbetsmarknad som regionen utgör hade utan tunnelbanan aldrig sett ut som den gör i dag. I systemet görs 1,2 miljoner resor varje dag.

Utbyggnaden av tunnelbanesystemet, som Stockholms Handelskammare i flera decennier har varit pådrivande för, är kanske den största hållbarhetsinvesteringen i huvudstadsregionen sedan 1970-talet, när de större etapperna i dagens tunnelbanenät färdigställdes.

Trots att tåget har stora samhällsförtjänster är svaret på de infrastrukturproblem som samhället möter inte alltid mer tåg eller mer spår. Tåg och spår är som bäst när man behöver ett trafikslag med hög kapacitet. Därför passar det inte alltid på sträckor med litet passagerarunderlag. Där kan det i stället finnas anledningar att titta på andra lösningar. Att lägga nya spår är nämligen väldigt dyrt.

Höghastighetstågen och huruvida nyttorna de medför motiverar prislappen har länge varit en fråga för debatt. Efter flera utredningar och omfattande politiska diskussioner är projektet nära att genomföras. Men är det en nödvändig framtidssatsning och kommer spåren att bära sina kostnader?

I den här rapporten går vi igenom förutsättningarna för höghastighetsbanan och lyfter fram olika fakta som berörts i diskussionen om spårens vara eller icke vara. För Stockholms Handelskammare är det viktigt att satsningar som görs på infrastrukturen är klimatsmarta och bidrar till att knyta ihop landet. Dessutom måste de skapa tillräckligt stora samhällsnyttor för att motivera kostnaden.

Vår slutsats är att spåren är för dyra och inte skapar den nytta som krävs för att en investering ska vara lönsam. Dessutom kommer andra transportsätt att vara mer effektiva på de sträckor som spåren skulle täcka samtidigt som klimatnyttorna är för små.

Därför tycker vi inte att spåren ska byggas utan att resurserna bör läggas på viktigare projekt. Det handlar bland annat om att underhålla de spår vi har och bygga bort flaskhalsar så att kapaciteten i hela landet kan öka. I slutet av rapporten presenterar vi ett alternativ förslag på hur medlen kan användas effektivare och skapa dubbelt så stor samhällsnytta.

Samhällsnyttorna som tågen medför är inte tillräckligt stora för att motivera kostnaden. Vår slutsats är att Sverige står inför större utmaningar på infrastrukturens område än hur man kan korta resan mellan Göteborg och Stockholm med en timme. Idéen om höghastighetståg måste snart nå sin ändstation.



Stockholm, juni 2019
ANDREAS HATZIGEORGIOU
vd, Stockholms Handelskammare

DON'T BUILD HIGH SPEED RAIL LINKS - FOCUS ON SMART INFRASTRUCTURE

The benefits associated with high-speed railways are too limited to justify construction. Journey times improve only marginally, the environmental impact is substantial and passenger numbers risk being too low for the routes to be viable – without major subsidies.

Other infrastructure projects should receive higher priority. The Stockholm Chamber of Commerce has produced an alternative investment plan that doubles the social benefit for the same investment.

SUMMARY

AND CONCLUSIONS

There is a proposal to build high-speed railways in Sweden. Following an in-depth review of the proposal, the Stockholm Chamber of Commerce has concluded that the high-speed rail should not be built.

Sweden's train network has served the country well for a long time. The Stockholm mainline and metro system have enabled significant growth. However, this doesn't necessarily mean that extending the rail network always creates benefits or represents a wise investment.

While high-speed rail presents a number of advantages, we believe that these don't offset the disadvantages of the project, particularly as the proposal displaces other necessary infrastructure investment. Accordingly, our conclusion is that the new tracks should not be built.

The high-speed railways would mainly be positive for major cities in southern Sweden, and be of limited benefit. They are also extremely expensive to build: SEK 230 Bn in 2015 values. If the high-speed railways are not built, this money could be used differently. The same investment would pay for

addressing existing problems on the current mainlines, a metro system connecting Malmö and Copenhagen, double tracks between Gothenburg and Oslo, reducing journey times between Stockholm and Oslo by 50% and double tracks on the East Coast rail network—for example. These initiatives would double the benefits for Sweden according to existing calculations.

At the same time, high-speed rail creates significant problems of various kinds. Passenger numbers risk being too low to ensure profitability without heavy subsidies. In addition, high-speed rail has a substantial environmental impact and the problems associated with sharp curves mean that tracks need to be routed across lakes and through bedrock. The links would also create railway barriers preventing animals and humans from moving freely across the tracks.

Many of the problems high-speed railways are intended to solve could probably be addressed differently and at much lower cost. These options should now be investigated further.



SAMMANFATTNING

Därför säger vi nej till höghastighetsbanorna och ja till smartare satsningar

Det finns många fördelar med nya höghastighetsbanor. Dessa väger inte upp de nackdelar som projektet för med sig. Särskilt eftersom förslaget tränger undan nödvändiga infrastruktursatsningar.

KOSTNADEN ÄR FÖR HÖG OCH NYTTAN FÖR LÅG

En höghastighetsbana skulle skapa vissa samhällsvärden. Snabbare resor, ökad kapacitet i spåren och förstörade arbetsmarknadsregioner är några av dem. Men som med alla investeringar måste man alltid väga den potentiella avkastningen mot kostnaden för själva investeringen. Om avkastningen är för låg är det ofta rationellt att avstå från investeringen. Att bygga höghastighetsbanorna kostar 230 miljarder kronor och samhällsnyttan är inte tillräckligt stor för att försvara prislappen.

SPÅREN BLIR EN SATSNING PÅ SÖDRA SVERIGE

Höghastighetsbanorna kommer framförallt att gynna större städer i södra Sverige, och dessutom ha begränsad nytta relativt prislappen. Vi visar

i rapporten att medlen kan användas effektivare till infrastrukturinvesteringar över hela Sverige. Dessa satsningar medför dessutom dubbla samhällsnyttan mot höghastighetsbanor – samtidigt som de kommer alla till del, från norr till söder.

BANORNA RISKERAR EVIG KLIMATSKULD

Projektet beräknas vara färdigställt kring år 2045 om den nuvarande planeringen håller och projektet finansieras genom lån. Enligt Trafikverkets basscenario medför det att banorna är klimatneutrala kring år 2070–2080, vilket också förutsätter att vi inte lyckas ställa om den övriga fordonsflottan till klimatneutrala alternativ.

Sannolikt ser resandet markant annorlunda ut mot slutet av århundrandet än det gör i dag. Vi står mitt i ett tekniksprång, där en elektrifiering av fordonsflottan sker parallellt med att nya förnybara energikällor tas fram. Det medför att det finns en möjlighet att banorna aldrig når klimatneutralitet givet att övriga trafikslag är lika miljövänliga som tåget när vi närmar oss det år när banan enligt dagens modeller blir klimatneutral. Då finns inte längre någon klimatvinst med att åka tåg och överflyttningen av resenärer till tåg får endast marginell effekt. Om det är

klimateffekten som är det primära syftet med investeringen finns sannolikt betydligt effektivare åtgärder, så som utbyggd laddinfrastruktur, ytterligare elbilssubventioner eller koldioxidlagring.

PASSAGERARUNDERLAGET ÄR OTILLRÄCKLIGT

Sverige är inte tillräckligt tätbefolkat för att motivera höghastighetsbanor. I dag har Sverige 22 invånare per kvadratkilometer. Om man bara ser till regionerna som skulle trafikeras av höghastighetståg är invånartätheten 53 invånare per kvadratkilometer. Jämfört med många andra länder med höghastighetståg är detta lågt. I Spanien är befolkningstätheten 92 personer per kvadratkilometer – glesbygd inkluderat – och där har tågen inte varit någon framgång.

Dessutom har den passagerarunderlagsprognos som legat till grund för Sverigeförhandlingen kritiserats kraftigt. Om antalet resenärer blir lägre än prognostiserat kan det bli mycket svårt för tågoperatörerna att få lönsamhet i sin trafik.

RESORNA FÖRKORTAS BARA MARGINELLT

De minskade restiderna beskrivs ofta som en av fördelarna med höghastighetsbanorna. De restider som förekommer i debatten bygger på att tågen inte stannar på vägen för att ta upp passagerare. Räknar man in infrastruktursatsningar som redan finns planerade innebär höghastighetsbanorna en minskad restid med 23 minuter mellan Stockholm och Göteborg. På sträckan Stockholm–Malmö blir restidsminskningen 45 minuter. Detta förutsätter att man tar hänsyn till stopp på vägen.

OTYDLIGT VARFÖR NYA STAMBANOR BEHÖVS

Utredningsarbetet kring höghastighetsbanorna är bristfälligt. När stora infrastrukturprojekt

planeras bör man först se om de problem de ska lösa går att åtgärda på annat sätt. Syftet med höghastighetsbanorna är otydligt definierat. Därför går det inte att avgöra vilka problem de ska lösa och huruvida andra åtgärder vore fullt tillräckliga för att nå ett tillräckligt resultat.

KAPACITETSBRISTEN GÅR ATT LÖSA PÅ ANDRA SÄTT

På delar av stambanorna går det inte att köra så många tåg som skulle behövas, men det är inte orsakat av långväga trafik mellan ändpunkter utan av att många typer av tåg möts på samma spår. Därför behövs fler parallella spår som kan avlasta högtrafikerade delar av banorna, alternativt justeringar av tidtabeller och bättre prioritering av trafiken.

DAGENS BANOR HAR KAPACITET ATT KLARA MORGONDAGENS RESOR

Antalet passagerare antas även öka i framtiden. Det är dock enklare att hantera med längre tåg än med nya banor. Om man ökar ett genomsnittligt X 2000 från sex till nio vagnar ökar man kapaciteten med 50 procent utan att öka antalet avgångar. Där finns betydande förbättringspotential. Sannolikt är det billigare att förlänga befintliga perronger än att bygga nya spår för 230 miljarder kronor. Det gäller särskilt eftersom passagerarökningen i framtiden endast beräknas till några tusen resenärer per dag, vilket som mest motsvarar två fulla Stockholmspendeltåg i rusningstrafik.



Visionen om höghastighetståg som knyter ihop landet

Tåget har historiskt tjänat Stockholm och Sverige väl. Därför är tanken att det även skulle göra det i framtiden inte främmande. Att ersätta dagens 4 timmar och 30 minuter mellan Stockholm och Malmö med en tågresor på 2 timmar och 30 minuter skulle medföra en stor tidsvinst för de resenärer som reser sträckorna. Att korta resan mellan Stockholm och Göteborg med en timme så att den går på 2 timmar hade också varit bra för den som reser sträckan ofta. Om det samtidigt skulle medföra punktligare tåg, större pendlingsmöjligheter för regionerna kring storstäderna och färre signalfel vore det ännu bättre. Och om snabbare resvägar gör att färre tar flyget är väl saken självklar?

Där börjar ofta diskussionen om höghastighetstågen. En höghastighetsbana skulle ha positiva samhällsekonomiska effekter. Dagens infrastruktur är eftersatt och belastad, vilket medför att resenärer sannolikt väljer bort tåg till fördel för mer pålitliga transportslag som bil och flyg. Faktum är att punktligheten på södra och västra stambanorna, banorna mellan Stockholm

och Göteborg respektive Stockholm och Malmö, tyvärr är så dålig att endast 66 procent av tågen kommer fram i tid.¹

Det är nödvändigt att utsläppen från bil och flyg minskar för att vi ska klara av klimatmålen. Ett sätt att nå dit är att vi kör mindre bil och flyger mindre, men förutsatt att utsläppen ligger kvar på samma nivåer krävs andra transportmedel. Där spelar tågen i dag en viktig roll då de i praktiken inte släpper ut något alls, förutsatt att energin de drivs på är fossilfri.

Det framstår därför vid en första anblick som att det finns flera goda anledningar till att bygga nya höghastighetsbanor. Idén har därför utretts i flera omgångar. Senast presenterade den omfattande Sverigeförhandlingen förslag på hur banan kan byggas och vad det skulle kosta. Även Trafikverket har tagit fram flera underlag på området, ibland parallellt med övriga utredningar.

Men hur mycket av visionen kommer att bli verklighet? Sannolikt inte så mycket som görs gällande i debatten. I kommande kapitel gör vi upp med idén om höghastighetståg.

¹ Augustsson, Tomas, *Svenska snabbtåg sänkt i Europa*, Svenska Dagbladet, 2016-08-23. <https://www.svd.se/svenska-snabbtag-samst-i-europa> (Hämtad 2019-03-01).

Spåren blir en satsning på södra Sverige

Det förslag som nu ligger på bordet kommer från den så kallade Sverigeförhandlingen. Sverigeförhandlingen var en del av regeringskansliet som hade i uppdrag att utreda förutsättningarna för ett antal infrastruktursatsningar, däribland höghastighetsbanorna. Man förhandlade även om medfinansiering från de kommuner som skulle tjäna på spåren. Arbetet medförde även kommunala åtaganden om nya bostäder.

Sverigeförhandlingens förslag innebär att en höghastighetsbana byggs från Stockholm till Jönköping för att sedan delas i två separata banor varav en går till Göteborg och en går till Malmö. Med detta kommer den tidigare ruten över Hallsberg för resor till Göteborg att försvinna. Det är möjligt att stationerna kommer att förhandlas om ytterligare en gång.

Diskussionen om vilka orter som ska få stationer pågår fortfarande. Sverigeförhandlingen har inom ramen för sitt uppdrag inte haft möjlighet att förhandla fram stationer vid flygplatserna Skavsta och Landvetter. Man har i stället föreslagit att Trafikverket ska få i särskilt uppdrag att göra detta. Utredningen har inte föreslagit att banan ska fortsätta till Arlanda. Inga spår norr om Järna planeras, vilket medför att tågen primärt blir en satsning på södra Sverige.

FAKTA: SÅ PLACERAS STATIONSORTERNA

Sverigeförhandlingens krav för att en station ska förläggas på en ort har varit att tre av fyra följande kriterier ska vara uppfyllda:

1. Antal invånare i tätorten: 50 000 invånare.
2. Prognostiserade resandeströmmar: minst 3 000 resenärer per årsmedeldygn
3. Stationens betydelse som bytespunkt för interregionalt tågresande. Här avses ett scenario med utbyggd höghastighetsjärnväg.
4. Antal bostäder som kan tillkomma tack vare höghastighetsjärnvägen till år 2035: minst 1 300.

Enligt Sverigeförhandlingens förslag ska stationer förläggas följande orter:

- | | | |
|---------------|--------------|----------------|
| 1. Stockholm | 6. Linköping | 11. Värnamo |
| 2. Södertälje | 7. Tranås | 12. Hässleholm |
| 3. Vagnhärad | 8. Jönköping | 13. Lund |
| 4. Nyköping | 9. Borås | 14. Malmö |
| 5. Norrköping | 10. Göteborg | |



Restiderna minskar bara marginellt

RESTIDER I DAG

Stockholm–Göteborg

I dag tar det 3 timmar och 2 minuter att åka sträckan Stockholm–Göteborg med tåg enligt en slagnig i SJ:s tidtabell. Att flyga mellan Stockholm och Göteborg tar 1 timme, och räknar man in bilresan till och från flygplatserna kan man ta sig från stadskärna till stadskärna på drygt 2 timmar och 15 minuter. Att köra från Stockholm till Göteborg tar 5 timmar.

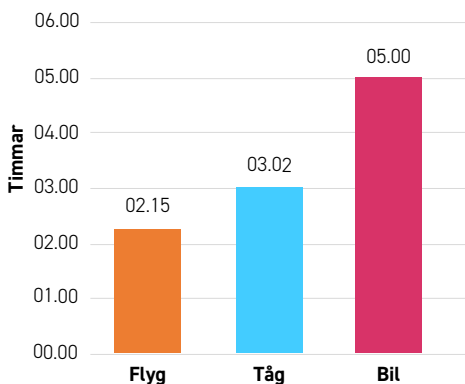
Stockholm–Malmö

Att åka tåg mellan Stockholm och Malmö tar 4 timmar och 32 minuter. Motsvarande flygtid för sträckan Stockholm till Malmö är 1 timme och 10 minuter. Inräknat bilresor tar transporten ungefär 2 timmar och 30 minuter från stadskärna till stadskärna. Till Malmö tar man sig på 6 timmar och 30 minuter med bil, förutsatt att man kör raka vägen.

FIGUR 1.

RESTID STRÄCKAN STOCKHOLM–GÖTEBORG.

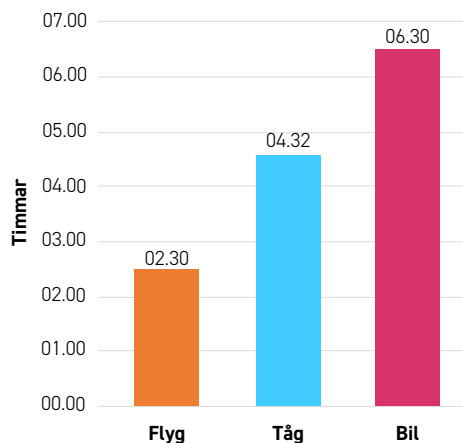
Källor: SJ:s tidtabell, Google Maps färdplansberäkningsverktyg, BRA:s tidtabell samt egna beräkningar. Flygtiden inkluderar resa till och från flygplatserna.



FIGUR 2.

RESTID STRÄCKAN STOCKHOLM–MALMÖ.

Källor: SJ:s tidtabell, Google Maps färdplansberäkningsverktyg, BRA:s tidtabell samt egna beräkningar. Flygtiden inkluderar resa till och från flygplatserna.





RESTIDER MED HÖGHASTIGHETSBARNA

Stockholm–Göteborg utan stopp

En av fördelarna med höghastighetsbana är att restiden mellan rikets största städer skulle bli kortare. Byggs spår för 250 km/h blir restiden Stockholm–Göteborg 44 minuter kortare, totalt 2 timmar och 18 minuter lång. Med spår för 320 km/h blir restiden 62 minuter kortare och landar på 2 timmar. Detta förutsätter att tågen inte stannar på vägen.²

Stockholm–Malmö utan stopp

Mellan Stockholm och Malmö kan man resa på 2 timmar och 52 minuter med spår byggda för 250 km/h, vilket innebär att restiden kortas med 1 timme och 27 minuter. Byggs spår för 320 km/h blir resan 2 timmar och 28 minuter, vilket är 1 timme och 51 minuter snabbare än i dag.³ Tågen stannar då inte på vägen.

Restiderna med stopp

Tidigare angivna restider gäller bara om inga stopp görs längs med vägen. Om stopp adderas kommer restiden att bli längre enligt Trafikverkets utredning. Myndighetens antaganden är dock beräknade på ett annat underlag än Sverigeförhandlingens slutrapport och innehåller ett färre antal stationer än som nu är aktuellt. Ökar antalet stationer blir också restiderna längre.

Enligt utredningen beräknas restiden för tåg mellan Stockholm–Göteborg som går i 320 km/h bli 2 timmar och 22 minuter om de stannar på vägen, vilket innebär att restiden förlängs 22 minuter relativt de tåg som inte stannar på vägen. Mellan Stockholm–Malmö blir restiden 2 timmar och 57 minuter. Det innebär att restiden blir 24 minuter längre när tågen stannar på vägen.

Det saknas jämförbara beräkningar för tåg som går i 250 km/h.

² SOU 2016:3, *Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar. Delrapport från Sverigeförhandlingen*, 2016, sid 91 f.

³ SOU 2016:3, *Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar. Delrapport från Sverigeförhandlingen*, 2016, sid 91 f.

Tidstabellberäkningarna förutsätter stopp i Norrköping och Linköping på sträckan Stockholm–Jönköping. Tågen mot Göteborg skulle sedan även stanna i Borås och tågen mot Malmö skulle stanna i Värnamo, Hässleholm och Lund. Det skulle även finnas snabbare tåg som stannar på färre stationer. Det är sannolikt så att restiden kan variera beroende på hur den slutliga banan ser ut, men siffrorna ger en indikation på restiderna.⁴

I en granskning genomförd av Europeiska revisionsrätten fann man att varje stopp förlänger restiden med 4–12 minuter på de höghastighetsbanor som byggts i Europa.⁵

PÅGÅENDE INVESTERINGAR FÖRKORTAR RESTIDERNA

Redan i dag pågår investeringar för att minska restiderna mellan Sveriges tre största städer. Som en del av Nationell plan 2018–2029 ska det byggas nya spår utanför Göteborg, utanför Malmö och mellan Stockholm och Linköping.

Dessutom avslutas en större mängd banarbeten. Det medför enligt Trafikverkets underlagsrapport att restiden mellan Stockholm och Göteborg väntas minska till 2 timmar och 45 minuter. Det är drygt en kvart snabbare än i dag. Resan mellan Stockholm och Malmö kommer att gå på 3 timmar och 42 minuter, vilket är en minskning på 37 minuter från dagens restid.⁶

Det restidsvinster som följer med spåren som finns i Nationell plan blir av, oavsett om övriga höghastighetsbanor byggs.

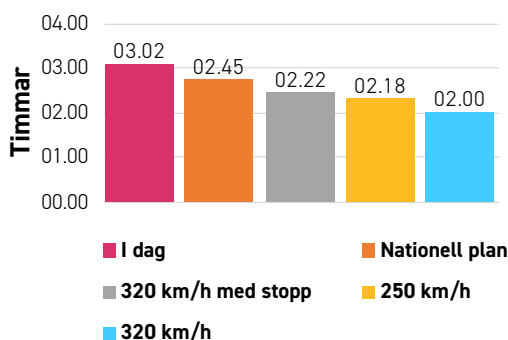
SAMMANFATTNING AV RESTIDSVINSTER

Höghastighetsbanorna skulle alltså medföra att restiderna kortas med 23 minuter på sträckan Stockholm–Göteborg och 45 minuter på sträckan Stockholm–Malmö, förutsatt att man tar hänsyn till stopp på stationer längs banorna och bygger spår för 320 km/h. Restiderna minskar alltså begränsat när alla relevanta faktorer vägs in.

FIGUR 3.

RESTID STRÄCKAN STOCKHOLM–GÖTEBORG.

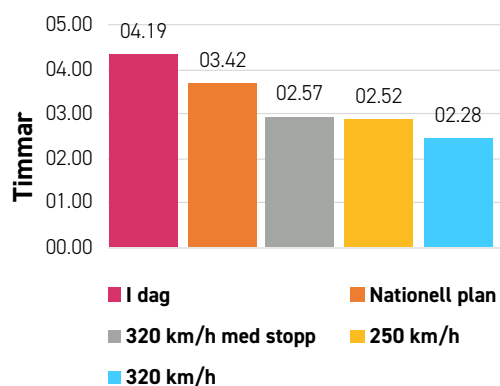
Källor: SJ:s tidtabell, Nationell plan 2018–2029, Sverigeförhandlingen, BRA:s tidtabell samt egna beräkningar.



FIGUR 4.

RESTID STRÄCKAN STOCKHOLM–MALMÖ.

Källor: SJ:s tidtabell, Nationell plan 2018–2029, Sverigeförhandlingen, BRA:s tidtabell samt egna beräkningar.



⁴Trafikverket, *Sträckorna in mot de större städerna – Trafikering och kapacitet*, 2017, sid 9 f.

⁵Europeiska revisionsrätten, *Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke*, 2018, sid 44.

⁶Trafikverket, *Nya stambanor i plan 2018–2019 – Utbyggnadsstrategi för höghastighetsjärnvägar*, 2017, sid 6 samt 8.

TABELL 1.**RESTIDER UNDER OLIKA FÖRUTSÄTTNINGAR**

Källor: SJ:s tidtabell, Nationell plan 2018–2029, Sverigeförhandlingen, Trafikverkets tidtabellprognoser, Google Maps färdplansberäkningsverktyg, BRA:s tidtabell samt egna beräkningar.

Restider						
	Stockholm–Göteborg			Stockholm–Malmö		
	Tid	Restids- minskning i minuter	Restids- minskning procentuellt	Tid	Restids- minskning i minuter	Restids- minskning procentuellt
I dag	3.02	-	-	4.19	-	-
Nationell plan	2.45	0.17	9 %	3.42	0.37	14 %
250 km/h ⁷	2.18	0.44	24 %	2.52	1.27	17 %
320 km/h	2.00	1.02	34 %	2.28	1.51	22 %
320 km/h med stopp	2.22	0.40	22 %	2.57	1.22	25 %
Flyg, stads- kärna till stadskärna ⁸	2.15	-	-	2.30	-	-



⁷ Det saknas beräkningar för höghastighetsbana för 250 km/h med stationsstopp på vägen.

⁸ Beräknat på tidtabeller på avgångar från Bromma och inkluderar 30 minuter väntetid på flygplatsen samt viss fördröjning efter landning. Resenären har inte incheckat bagage.



Betydande risk att för lågt passagerarunderlag gör det olönsamt att köra höghastighetståg

För att värdet av en höghastighetsbana ska överträffa den samhällsekonomiska kostnaden att bygga den krävs ett omfattande passagerarunderlag. Hur stort det ska vara är svårt att säga då det beror på en rad olika omständigheter som banans sträckning och transportmöjligheter vid sidan av höghastighetsbanan. Europeiska revisionsrätten skriver i sitt underlag att en höghastighetsbana helst ska ha ett passagerarunderlag på nio miljoner resenärer per år för att anses vara en lyckad satsning. Siffran hänvisas till i debatten men bör användas med försiktighet. Vid bedömningen av passagerarunderlaget bör

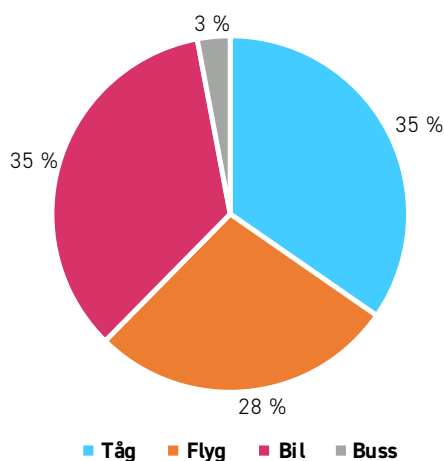
man ta hänsyn till bland annat banans längd, passagerarunderlag och befintlig infrastruktur.

Trafikverket, KTH och PwC har tagit fram passagerarunderlagsprognoser. Nedan redogör vi för PwC:s analys av antalet ändpunktsresenärer. Inkluderar man resor längs med vissa delar av banorna går siffrorna upp ytterligare. PwC:s prognos har kritiserats för att vara väl optimistisk, men är den mest omfattande därför väljer vi att utgå från den. Om andra rapporter med samma omfattning funnits att tillgå hade de redovisats nedan.

FIGUR 5.

RESEANDELAR STOCKHOLM-GÖTEBORG 2014

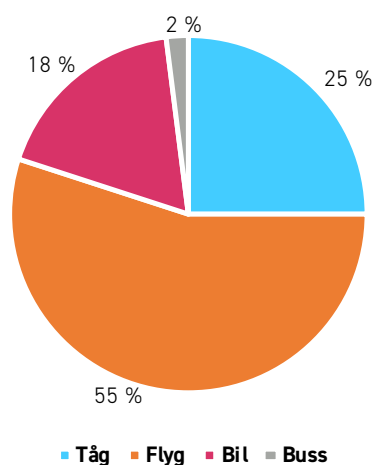
Källa: PwC



FIGUR 6.

RESEANDELAR STOCKHOLM-MALMÖ/KÖPENHAMN 2014

Källa: PwC



Stockholm–Göteborg 2014

Det finns ingen enhetlig syn gällande hur många som reser mellan ändpunkterna i dagsläget. Trafikverket anger fyra miljoner resenärer per år mellan Stockholm och Göteborg. Forskarna i KTH:s järnvägsgrupp⁹ har en vidare definition av ändpunkt och beräknar 5,6 miljoner resenärer årligen. PwC beräknar antalet resenärer till 4,6 miljoner personer. Detta innefattar alla trafikslag. Totalt beräknar PwC att 12 600 personer reser sträckan dagligen.

Detta ska ställas i relation till antalet tågresenärer som i dag är drygt 1,6 miljoner per år mellan Stockholm och Göteborg. Det motsvarar drygt 4 400 tågresenärer per dag, vilket innebär drygt en tredjedel av resenärerna.¹⁰

Stockholm–Malmö/Köpenhamn 2014

På sträckan Stockholm–Malmö uppgår Trafikverkets beräkningar av antal resande till två miljoner per år. KTH:s järnvägsgrupp bedömer att det rör sig om 4,2 miljoner resenärer, vilket även innefattar Köpenhamn. Det gör att siffrorna inte är jämförbara. PwC uppskattar siffran till 2,3 miljoner resor mellan Stockholm och Malmö och 4 miljoner resor mellan Stockholm och Malmö/Köpenhamn. Antalet som reser mellan de två destinationerna per dag är då drygt 10 900 personer.

Varje år sker drygt en miljon tågresor mellan Stockholm och Malmö/Köpenhamn. Det innebär att antalet dagliga tågresenärer är drygt 2 700 mellan Stockholm och Malmö. Det motsvarar 25 procent av resenärerna.¹¹

⁹ KTH Järnvägsgruppen är ett tvärvetenskapligt forskningscentrum. Järnvägsgruppen består av nio forskargrupper.

¹⁰ PwC, *Sverigeförhandlingen – Kommersiella förutsättningar för höghastighetståg i Sverige*, 2015, sid. 2 ff, samt beräkningar utifrån samma rapport.

¹¹ PwC, *Sverigeförhandlingen – Kommersiella förutsättningar för höghastighetståg i Sverige*, 2015, sid. 2 ff, samt beräkningar utifrån samma rapport.

ANTALET TÅGRESOR MED HÖGHASTIGHETSBANAN

PwC har räknat på hur många resor som skulle kunna ske efter att höghastighetsbanan är färdigställd.

I underlaget räknar man på antalet resenärer år 2039, vilket är fyra år efter att Sverigeförhandlingen planerade för att banorna skulle vara färdigställda. Det är därför även beräknat på 2039 års befolkningsprognoser. Nuvarande bud från regeringen är att banorna ska vara klara 2045.

Totalt beräknas 5,8 miljoner resor årligen mellan Stockholm och Göteborg, varav fyra miljoner med tåg. Det är en ökning av tågresorna på 150 procent.

För sträckan Stockholm och Malmö/Köpenhamn är antalet resor 4,9 miljoner varav 2,5 miljoner med tåg. Även det är en ökning på 150 procent.

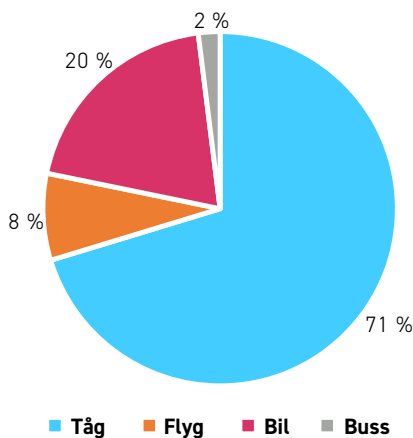
Det innebär drygt 12 300 resenärer per dag mellan Stockholm och Göteborg och 8 100 resenärer per dag mellan Stockholm och Malmö/Köpenhamn. Det är en ökning på 7 900 respektive 5 400 resenärer per dag – totalt 13 300 personer eller omkring sju fulla Stockholmspendeltåg.

I Sverige skulle det totala antalet ändpunktsresenärer bli drygt 20 400 på båda banorna tillsammans.

FIGUR 7.

RESEANDELAR STOCKHOLM-GÖTEBORG 2039

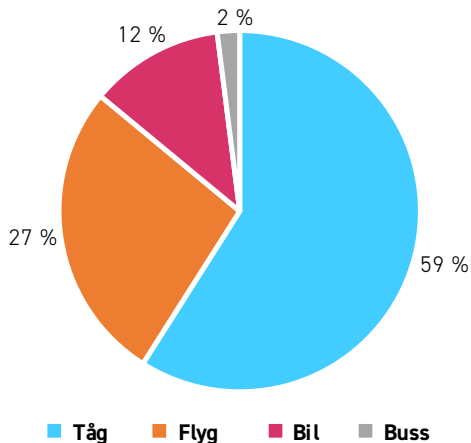
Källa: PwC



FIGUR 8.

RESEANDELAR STOCKHOLM-MALMÖ/KÖPENHAMN 2039

Källa: PwC





BEFOLKNINGSUNDERLAG

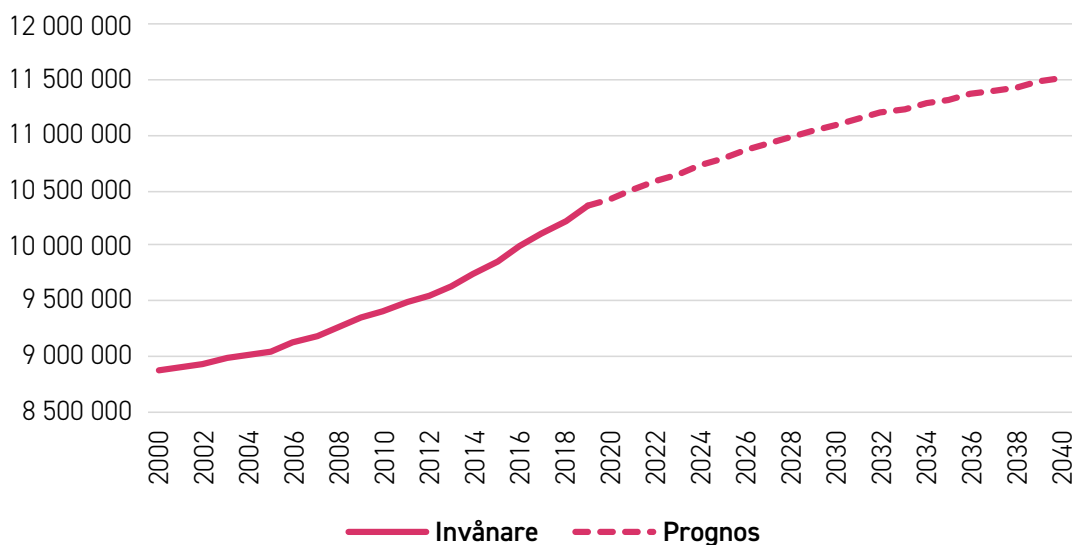
För att bedöma sannolikheten att resenärsprog-noserna blir verklighet är det av relevans att jämföra med befolkningen som helhet och hur den bedöms öka under motsvarande period. Nedan

presenteras SCB:s statistik och prognoser över de år som berörs i PwC:s underlag. Det går inte att anta att antalet resor ökar med samma hastighet som befolkningen, utan en rad andra parametrar spelar också in.

FIGUR 9.

BEFOLKNING SAMT BEFOLKNINGSPROGNOSE

Källa: SCB



PASSAGERARPROGNOSEN MARKANT HÖGRE ÄN BEFOLKNINGSTILLVÄXTEN

Mellan 2014 och 2034 beräknas befolkningen öka med nästan 16 procent, från 9,8 miljoner till 11,3 miljoner invånare. Under 2014–2018 ökade befolkningen med facit i hand med drygt 500 000 personer eller drygt 5 procent. Uppskattningen i underlaget kan därför vara i underkant.

I den modell som används är inte höghastighetsbanorna färdigställda vid 2034. Ändpunktstrafiken mellan Stockholm och Göteborg respektive Stockholm och Malmö/Köpenhamn bedöms under samma period öka med 25 procent. Tågresandet kommer enligt PwC samtidigt att öka med totalt 43 procent.

Mellan 2034 och 2039 ökar befolkningen med 2 procent, från 11,3 miljoner till 11,5 miljoner invånare. Då blir höghastighetsbanan färdig i prognosen. Resandet mellan ändpunkterna beräknas under perioden öka med 9 procent. Tågresandet kommer enligt samma prognos att öka med 102 procent, förutsatt att höghastighetsbanan byggs.

Sammanfattningsvis bedöms tågresandet mellan ändpunkterna öka hela 188 procent mellan 2014 och 2039, samtidigt som befolkningen ökar med 18 procent och resandet mellan ändpunkterna som helhet ökar med 36 procent, eller drygt en tredjedel.

UPPBLÅSTA PROGNOSE ÖVERDRIVER TÅGENS LÖNSAMHET

De siffror som PwC har tagit fram har ifrågasatts. Flera forskare har kritiserat slutsatserna i PwC:s underlag och framfört att det prognosticerade tågresandet i snitt överskattas med 50 procent

”
”**Prognosen är
uppskruvad
något ofantligt.
Jag bara hisnar.**
”

Maria Börjesson, forskare

vid större järnvägsinvesteringar. De baserar i sin tur sina slutsatser på studien *Survival of the Unfittest*. I studien påvisas att tryck från särintressen styr mot modeller och förutsättningar som överskattar nyttorna. Siffrorna har även kallats ”ett beställningsjobb”. Forskaren Maria Börjesson har sagt att ”prognosen är uppskruvad något ofantligt. Jag bara hisnar.”¹²

Om man applicerar studien *Survival of the Unfittest* på de svenska förhållanden skulle det medföra en passagerarökning med höghastighetsbanor på drygt 6 750 personer istället för PwC:s uppskattningar om 13 300 personer.¹³ De siffror som Trafikverket tagit fram indikerar också att antalet resenärer blir färre, men tyvärr finns inte något heltäckande material att redovisa likt PwC:s rapport.

Om det visar sig att antalet resenärer blir färre än prognosen visar blir det inte lönsamt att köra tåg på höghastighetsbanorna enligt de beräkningar som återfinns i PwC:s underlagsrapport. Att basera de kommersiella analyserna för tågen på ett kritiserat underlag är således riskabelt.¹⁴

¹² Ny Teknik, *Snabbtågsrapport sågas av forskare*, 2015-12-03

¹³ Svenska Dagbladet, *Bästa kunskapen bör vara grund för beslut*, 2019-05-06

¹⁴ PwC, *Sverigeförhandlingen – Kommersiella förutsättningar för höghastighetståg i Sverige*, 2015, sid 71 f.



Sverige har mycket lägre befolkningstäthet än länder som misslyckats med höghastighetståg

När man diskuterar passagerarunderlag är det också relevant att se till befolkningstätheten där höghastighetsbanorna ska dras. Nedan följer ett utdrag från olika länders befolkningsstatistik.

Som framgår har Sverige en betydligt lägre befolkningstäthet än de länder som har höghastighetsbana. De länderna har glesbygd precis som Sverige. Därför har vi även gjort beräkningar där endast Götalands och Svealands populationer inkluderas, eftersom det primärt är dessa som kommer att dra nytta av höghastighetsba-

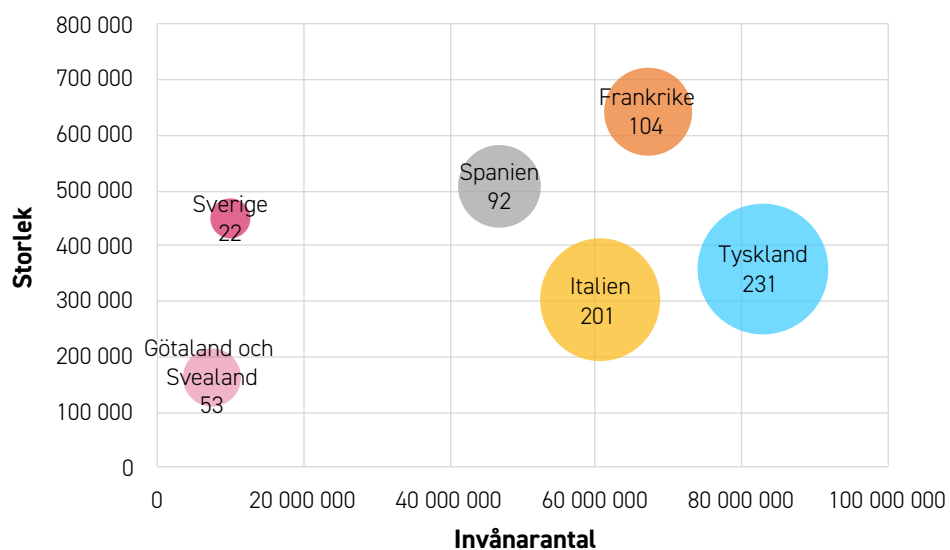
nan. Även när man ser till de mest tätbefolkade delarna av Sverige framgår det tydligt att landet är glesbefolkat, också jämfört med övriga länders totala underlag. Spaniens befolkningstäthet är dubbelt så hög som Götalands och Svealands, även när man inkluderar Spaniens glesbygd.

Även när man ser på potentiell befolkningstäthet år 2070 ligger Sverige enligt SCB:s prognoser efter många av de länder som har höghastighetsbana redan i dag.



FIGUR 10.**OLIKA LÄNDERS BEFOLKNING OCH STORLEK**

Källa. Se tabell 3.

**TABELL 3.****BEFOLKNINGSTÄTHET I OLIKA LÄNDER**

Källor och beräkningar: Tabellen baseras på siffror för 2018. Prognosen för Sverige har tagits fram av SCB. Prognosen för Götaland och Svealand bygger på att befolkningen fördelas enligt samma andelstal som gäller i dag. Siffror för övriga länder är officiella siffror från antingen Eurostat eller respektive land.

Land	Antal invånare	Antal km ²	Invånare/km ²
Frankrike	67 120 000	643 801	104
Italien	60 590 000	301 338	201
Kina ¹⁵	1 386 395 000	9 388 211	148
Spanien	46 570 000	505 990	92
Tyskland	82 790 000	357 386	231
Sverige	10 120 242	450 295	22
- Götaland och Svealand	8 939 235	168 558	53
Sverige 2070	13 000 000	450 295	28
- Götaland och Svealand	11 482 932	168 558	68

¹⁵ Utrikespolitiska Institutet, UI. Landguiden. 2017. <https://www.ui.se/landguiden/lander-och-omraden/asien/kina/befolkning-och-sprak/> (Hämtat 2019-05-02).

Det höga priset riskerar att stiga

Sverigeförhandlingen avslutade sitt arbete i december 2017. Enligt de beräkningar som utredningen tog fram kostar enbart banan 230 miljarder kronor i 2015 års penningvärde, med ett osäkerhetsintervall om +/- 30 miljarder kronor. Det är kostnaden för att bygga spår för trafik i 320 km/h. Vid sidan av detta tillkommer kostnader för anslutningsspår, stationshus, bangårdar, nya tåg och annat som krävs för att banan ska kunna användas.

Även om kostnaden för höghastighetsbanorna prognosticeras till 230 miljarder kronor är det osäkert vad slutkostnaden för projektet blir. När Europeiska revisionsrätten granskade EU-finansierade höghastighetsspår hade samtliga projekt

gått över budget med minst 26 procent. Det dyraste projektet blev 622,1 procent dyrare än planerat då man gjort felaktiga beräkningar av kostnaden för att bygga tunnel i stadsmiljö.¹⁶

Sannolikt kan kostnadsbesparingar göras i byggprocessen om spår för tåg som går i 250 km/h byggs istället. Då är det enklare att bygga de spår som krävs, vilket medför att kostnaden kan hållas nere. Samtidigt finns risken att spår som är byggda för 250 km/h blir väl så dyra. Det tillkommer även att spåren för 250 km/h beräknas ha en högre underhållskostnad då de byggs på makadambädd istället för att gjutas i betongfundament.

¹⁶ Europeiska revisionsrätten, *Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke*, 2018, sid 37.



Restiderna på sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö minskar totalt med 82 minuter. Det innebär att banorna kostar 2,8 miljarder kronor per minut kortad restid.





Enorma lån är inte gratis

Hur lång tid höghastighetsbanorna tar att bygga är svårt att säga då byggtiden är beroende av en rad olika faktorer. Sverigeförhandlingen bedömde i sitt underlag att en höghastighetsbana skulle kunna finnas på plats till 2035. I de efterföljande diskussionerna sköt regeringen fram tiden till 2045.

När den Europeiska revisionsrätten granskade höghastighetsbanor med EU-finansiering fann man att hälften av de granskade banorna hade försenats med minst tio år. Den mest försenade banan uppskattades ha tagit 18 år längre att bygga än planerat.¹⁷

SÅ KAN HÖGHASTIGHETSBANORNA FINANSIERAS

Sverigeförhandlingen bedömer att anslagsfinansiering gör att det tar lång tid att bygga höghastighetsbanorna. Enligt utredningen tar det 46 år

att bygga banan om 5 miljarder kronor anslås per år. Det innebär att spåren är klara 2064. Om 3 miljarder kronor anslås per år tar banan 77 år att bygga, vilket innebär att den är klar 2095.¹⁸ Vill man att banan ska byggas snabbare än så är lånefinansiering det enda logiska alternativet. Det är också vid lånefinansiering som banan beräknas kunna vara klar till 2045. Sverigeförhandlingen rekommenderar att banan finansieras av upplåning genom Riksgälden.

Lånefinansiering innebär en ränte- och amorteringsutgift om cirka 8,5 miljarder kronor per år. Det är lika mycket som i dag läggs på underhåll och reinvesteringar i dagens järnvägssystem. Det finns en sannolikhet att de kostnaderna skulle belasta samma budget som övriga infrastrukturinvesteringar. Således håller inte resonemanget om att en lånefinansiering av höghastighetsbanorna inte riskerar att stöta undan andra nödvändiga infrastrukturinvesteringar.¹⁹

¹⁷ Europeiska revisionsrätten, *Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke*, 2018, sid 37.

¹⁸ SOU 2017:107, *Slutrapport från Sverigeförhandlingen. Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge*, sid 66.

¹⁹ Bergman, Mårten, *Kostsamma symbolprojekt löser inte infrastrukturskuld*, Svenskt Näringsliv, 2017, https://www.svensktnaringsliv.se/fragor/infrastruktur/kostsamma-symbolprojekt-loser-inte-infrastrukturskuld_693045.html - (Hämtat 2019-03-01).

Stor risk för samhällsekonomisk förlustaffär

I den samhällsekonomiska kalkyl som Trafikverket tog fram år 2016 beräknades den samhällsekonomiska investeringskostnaden till 403 miljarder kronor och samhällsnyttorna till 150 miljarder kronor i nuvärde. Det inkluderar skatteklarar som uppstår av investeringen. Det ger en samhällsekonomisk förlust på 253 miljarder kronor i 2015 års penningvärde.²⁰

Det motsvarar en samhällsekonomisk kostnad på drygt 40 000 kronor per invånare. Förlusten blir drygt 25 000 kronor per invånare.²¹

Det är inte heller säkert att en höghastighetsbana bidrar med den tillväxt som ofta hävdas i debatten. Om tillväxten blir lägre sjunker samhällsnyttan. I den granskning som Europeiska revisionsrätten gjorde av höghastighetsbanor inom EU fann man vid 15 av 18 granskade stationer att det inte fanns några tydliga tillväxteffekter.²²

HÖGHASTIGHETSBANORNAS SAMHÄLLSNYTTA ÄR OMDEBATTERAD

Flera beräkningar har gjorts av samhällsnyttan av en höghastighetsjärnväg. I Sverigeförhandlingens beräkning av samhällsnyttan av en höghastighetsjärnväg ges en nettonuvärdeskvot

på -0,63. Det innebär att för varje satsad hundralapp får man tillbaka cirka 37 kronor i samhällsnytta.

En forskare vid KTH har också räknat på samhällsnyttan. Hans uppfattning är att Trafikverkets prognoser inte tar tillräcklig hänsyn till efterfrågan, i det här fallet ökat antal utrikesresor och kombinerade resor med tåg och flyg. Dessutom gör forskaren andra uppskattningar av driftskostnader och biljettpriser. Om man tar hänsyn till KTH:s och PwC:s tidigare prognoser borde nettonuvärdeskvoten ligga kring -0,1 enligt hans uppfattning. Om man skulle använda Frankrikes efterfrågenivåer – ett land som redan har höghastighetsbanor – skulle höghastighetsbanan bli samhällsekonomiskt lönsam med en nettonuvärdeskvot på 0,2.²³

En annan forskare argumenterar å sin sida för att diskonteringsräntan är för lågt satt i kalkylerna. Riskfyllda projekt som höghastighetsbanan ska ha högre diskonteringsränta än 3,5 enligt hennes uppfattning. Om hennes bedömning är korrekt skulle det kunna innebära att Trafikverkets prognos på en nettonuvärdeskvot på -0,6 är väl positiv.²⁴

²⁰ SOU 2017:107, *Slutrapport från Sverigeförhandlingen. Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge*, sid 91.

²¹ Räknat på 10 000 000 invånare.

²² Europeiska revisionsrätten, *Ett europeiskt järnvägsnät för höghastighetstrafik: ännu inte verklighet utan fortfarande ett oändamålsenligt lapptäcke*, 2018, sid 47.

²³ Nellidal, Bo-Lennart, *Kan investeringar i nya stambanor bli samhällsekonomiskt lönsamma?*, Kungliga Tekniska Högskolan, 2018, sid 8.

²⁴ Hansson, Åsa, *Är det lönt att lönt att välja tåget?*, Fores, 2017, sid 11 f.

FAKTA: SÅ BERÄKNAS NYTTAN FÖR SAMHÄLLET

När en investering ska göras i ett infrastrukturprojekt beräknas dess värde för samhället. Det görs genom en så kallad lönsamhetsanalys. I den jämförs nyttan som investeringen skulle medföra med de kostnader som är förknippade med satsningen. Med hjälp av en diskonteringsränta beräknas värdet i dag på investeringens framtida fördelar. Om räntan sätts lågt blir nyttorna större än om räntan är hög. Givet svårigheterna med att sätta en korrekt diskonteringsränta används räntan 3,5 procent för alla infrastrukturinvesteringar i Sverige.

Genom beräkningen får man fram ett så kallat nettonuvärde som indikerar ett nuvärde på investeringen, det vill säga om man skulle få alla värden av investeringen redan i dag. Genom att räkna fram nettonuvärdeskvoter kan man jämföra nyttorna mellan olika infrastrukturprojekt på ett enklare sätt.

Sverigeförhandlingen anförde även att de beräkningsmodeller som används i dag inte tar hänsyn till många av de större nyttor som en höghastighetsbana medför.²⁵

Det är således svårt att säga vad en höghastighetsbana skulle få för egentlig samhällsnytta, även om de flesta beräkningar indikerar ett

negativt samhällsekonomiskt utfall. De kalkyler som finns på höghastighetsbanan är gjorda på förutsättningen att den kostar drygt 230 miljarder kronor i investeringskostnad att bygga. Om det visar sig bli dyrare kommer projektet att få en lägre samhällsnytta per investerad krona.



²⁵ SOU 2017:107, *Slutrapport från Sverigeförhandlingen. Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge*, sid 94 ff.

Det finns bättre sätt att lösa kapacitetsbristen på spåren

Ett vanligt förekommande argument i debatten om höghastighetståg är att Sverige har nått maxkapaciteten på våra banor vilket medför att det inte finns utrymme att köra mer tåg. Debattörerna anser därför att nya stambanor behöva byggas.

Enligt Trafikverkets kapacitetskartläggning för år 2017 är cirka 6,6 procent av spåren mycket högt belastade under ett normaldygn. Sedan år 2015 har det skett en minskning från 8,9 procent, främst för att flera infrastrukturprojekt har blivit färdigställda i närtid.²⁶

Kapacitetsutnyttjandet beräknas även för de två efterföljande mest trafikerade timmarna per dygn. Där har andelen spår som är hårt belastade ökat från 33 procent år 2015 till 44 procent år 2017.

Det finns således kapacitet i stora delar av systemet, men i vissa delar är det mycket trångt. Det gäller särskilt delarna av Västra och Södra

stambanorna, och i synnerhet delarna närmast Göteborg och Malmö. Anledningen är att interregional trafik måste dela banor med regional trafik på de berörda banorna på grund av begränsat utrymme. Det medför att tåg som går i vitt skilda hastigheter måste dela på ett begränsat utrymme. Här finns det behov av avlastning och ytterligare banor skulle frigöra ytterligare kapacitet.

Stora satsningar görs redan på att utöka kapaciteten i de delar av banorna som är högbelastade. I Nationell plan 2018–2029 anslås medel för utbyggnad av höghastighetsbanor på sträckorna Järna–Linköping (Ostlänken), Lund–Hässleholm och Göteborg–Borås.²⁷ Dessutom görs flera byggen av förbigångsspår på andra delar av banan. De satsningar som redan ligger planerade kommer att medföra kapacitetsförbättringar på de mest ansträngda delarna av banorna.

²⁶ Trafikverket, *Järnvägens kapacitet 2017*, 2018, sid 7.

²⁷ Skr. 2017/18:278, *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018-2019*, sid 11.

Trafikverket räknade år 2016 översiktligt på vad det skulle kosta att bygga bort stora delar av de kapacitetsproblem som finns på Södra och Västra stambanorna. Förslaget i underlaget innebär en kostnad på drygt 130 miljarder kronor. Många av åtgärderna finns redan planerade i Nationell plan för 2018–2029.²⁸ Kvarvarande åtgärder som inte är med i Nationell plan kostar 56 miljarder kronor att genomföra. Det är således betydligt billigare än höghastighetsbanor för 230 miljarder kronor.

ANDRA MÖJLIGA ÅTGÄRDER: HÖGRE BANAVGIFTER OCH LÄNGRE TÅG

Det finns ytterligare åtgärder som går att genomföra för att öka kapaciteten på nuvarande banor. En av dessa är att justera banavgifterna så det blir dyrare att köra tåg. Sveriges banavgifter är bland de lägsta i Europa.²⁹ Högre banavgifter skulle medföra att tågoperatörerna tvingades prioritera sina avgångar ytterligare och på så sätt skapa mer tillgänglighet.

Banavgifterna kan justeras för att lösa tvister om tåglägen som många vill ha.³⁰ I dagsläget försöker Trafikverket i första hand justera tidtabeller för att alla som vill ha tåglägen en given tid ska få det. Om det inte går kan sökanden begära tvistlösning. Om inte heller den leder till en lösning förklaras sträckan överbelastad och konflikten avgörs istället genom prioriteringskriterier, exempelvis vilket tåg som har mest samhällsnytta. Här kan man öppna upp för ett auktionsförfarande så att den part som är beredd att betala mest får tillgång till tågläget. Det skulle också medföra en ökad marknadsprissättning på kapaciteten i svenska spår.³¹

En annan metod för att frigöra kapacitet är att ytterligare differentiera banavgifterna. En ökad differentiering har också skett i närtid, men den kan öka ytterligare. Trafikverket skriver i en nyligen genomförd kapacitetskartläggning att mer differentierade banavgifter än i dag skulle kunna öppna upp för längre tåg.³²

”Det bästa sättet att styra trafiken i högt belastade avsnitt är att differentiera tågkilometeravgiften i tid och rum. Då styr man både mot kapacitetsstarka tåg samt mot att tåglägena kan förskjutas i tiden och mot att godståg ibland kan ta andra vägar. På lång sikt kan en sådan utveckling styra mot ökad kapacitet per vagn och tåg, exempelvis genom bredare tåg eller tvåvåningståg.”

Längre tåg vore önskvärt för kapaciteten på svenska banor. Jämför man X2000 med utländska höghastighetståg framgår att vi kör korta tåg i Sverige. Ett X2000 går i standardutförande med sex vagnar, även om tåg med tolv vagnar

”

Det bästa sättet att styra trafiken i högt belastade avsnitt är att differentiera tågkilometeravgiften i tid och rum.

Trafikverket

”

²⁸ Trafikverket, *Utbyggnad av befintliga stambanor (Västra- och Södra stambanan)*, JTR1802, 2016.

²⁹ Trafikverket, *Prissättning av kapacitet för järnvägstransporter*, 2017, sid 22.

³⁰ Något förenklat är ett tågläge en plats på spåret för att föra fram ett tåg. Givet att spåren är begränsade blir också antalet tåglägen också begränsade. Vill man föra fram tåg måste man boka ett tågläge för att tåget ska få plats på banan.

³¹ Trafikverket, *Prissättning av kapacitet för järnvägstransporter*, 2017, sid 11.

³² Trafikverket, *Prissättning av kapacitet för järnvägstransporter*, 2017, sid 7 samt 30.

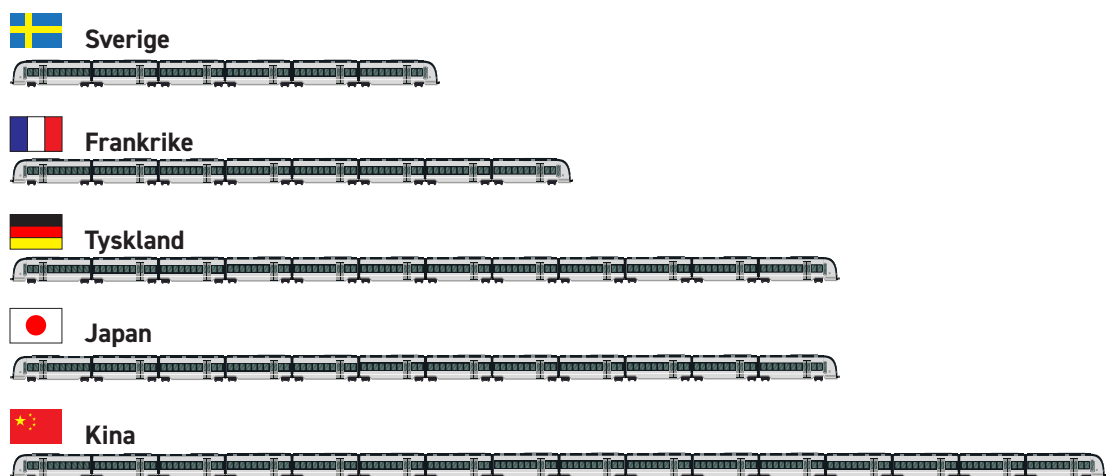
förekommer i rusningstrafik. I Tyskland och Japan körs tåg med tolv vagnar och i Frankrike finns tågvarianter med åtta vagnar. I Kina har många höghastighetståg med 16 vagnar i standardutförande. Det finns självfallet tåg med kortare konfigurationer också, men längre tåg är mer vanligt förekommande i andra länder. Om perronger skulle justeras så att längre tåg får

plats skulle ett tåg utan problem kunna flytta betydligt fler resenärer. På så sätt skulle färre tåg gå på spåren och kapacitet frigöras. I områden med mycket regionaltrafik skulle längre tåg tillsammans med separata spår eller fyrspår medföra att kapaciteten ökar.

FIGUR 11.

TÅGEN PÅ SVENSKA SPÅR KAN BLI LÄNGRE.

Ovan jämförs svenska X2000 i normalkonfiguration med franske TGV reseau, tyska ICE 1, japanska Shinkansen E1 och kinesiska CRH1B/E/E-250. Bilden illustrerar längdförhållandet mellan de olika tågmodellerna.





Spåren riskerar att aldrig bli klimatneutrala

Tåg är för det mesta ett renare transportmedel än bil och flyg. Trots det beräknas höghastighetsbanan medföra en hel del utsläpp. Dessa uppstår primärt under byggtiden.

Trafikverket har genomfört en samlad bedömning som indikerar att bygget av höghastighetsbanorna släpper ut cirka 6 400 kiloton växthusgaser. Trafikverket anger även ett osäkerhetsintervall angivet med en lägsta nivå på 4 800 kiloton och en högsta nivå om 8 000 kiloton växthusgaser. Det ger ett genomsnitt om cirka 8,4 kiloton växthusgaser per kilometer.³³ Att bygga motorväg ger cirka 1,9 kiloton koldioxidkvalenter i utsläpp per kilometer.³⁴

Trafikverkets huvudscenariot är att höghastighetsbanan beräknas ha betalt av utsläppen från byggandet cirka 25–35 år³⁵ efter färdigställandet. Om beräkningarna stämmer skulle det innebära att en bana färdigställs år 2045 sannolikt när klimatneutralitet kring år 2070–2080.

Beräkningarna förutsätter att målet om en fossilfri fordonsflotta till år 2030 inte nås och att flyget släpper ut ungefär lika mycket år 2060 som i dag.³⁶

Totalt beräknas höghastighetsbanan minska de svenska utsläppen med 220 kiloton koldioxid per år när den är färdig.³⁷ Den största överflyttningen sker från lastbilstrafik, men även flyget inkluderas i siffran. Jämförelsevis kan nämnas att den svenska inrikestrafiken släppte ut 16 590 kiloton under 2017. Mellan år 2007 och 2017 minskade utsläppen med drygt 23 procent eller 4 568 kiloton, trots en växande befolkning.³⁸ Utsläppsminskningen beror primärt på effektivare drivmedel och motorer. Den utsläppsminskning på 220 kiloton som tågen skulle medföra motsvarar drygt 1,3 procent av de årliga utsläppen från inrikes trafik.

³³ Trafikverket, *Klimatpåverkan från höghastighetsjärnväg – Sträckorna Järna-Göteborg och Jönköping-Lund*, 2017, sid 6.

³⁴ Aktuell Hållbarhet, *Så mycket CO2 ger en km motorväg*, 2010-03-15

³⁵ Trafikverket, *Klimatpåverkan från höghastighetsjärnväg – Sträckorna Järna-Göteborg och Jönköping-Lund*, 2017, sid 6.

³⁶ Trafikverket, *Klimatpåverkan från höghastighetsjärnväg – Sträckorna Järna-Göteborg och Jönköping-Lund*, 2017, sid 13.

³⁷ Trafikverket, *Klimatpåverkan från höghastighetsjärnväg – Sträckorna Järna-Göteborg och Jönköping-Lund*, 2017, sid 14.

³⁸ Naturvårdsverket. Utsläpp av växthusgaser från inrikes transporter, 2018. <https://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/> (Hämtat 2019-03-01).

ALTERNATIVA BERÄKNINGAR AV KLIMATNYTTAN

Trafikverket har också tagit fram alternativa kalkyler där man väger in potentiellt ökad överflyttning från flyget och mer klimatvänliga byggtekniker. Enligt Trafikverkets studie av frågan kan höghastighetsbanan bli klimatneutral redan fyra år efter att bygget är slutfört. Det förutsätter dock betydligt miljövänligare byggtekniker och kraftiga justeringar i antagandena om överflyttning från flyg till tåg. I beräkningarna justeras då också flygets höghöjdseffekt³⁹ från 1,2 till 1,7.⁴⁰ Det kan jämföras med multipeln i Maria Wetterstrands biojetutredning. Där anges inrikesflygets höghöjdseffekt till i snitt 1,3.⁴¹

Samtliga klimatantaganden som finns för höghastighetsbanan bygger på en rad olika variabler. Modellerna som används har att ta hänsyn till resandeprognoser, överflyttning från andra transportslag, koldioxidutsläpp under bygget och övriga trafikslags klimatpåverkan i framtiden, för att nämna några. Om antalet resenärer blir färre än beräknat och utsläppen från övrig inrikes trafik sjunker snabbare än Trafikverkets prognoser kommer tiden till dess att de nya banorna nått klimatneutralitet ökat markant. Det samma gäller även i motsatt riktning. Om flygets utsläpp växer snabbare än beräknat och inte blir renare samtidigt som stora överflyttningar sker till tåg kommer klimatneutralitet nås snabbare än beräknat.



³⁹ Höghöjdseffekten uppstår på högre flyghöjder. På grund av kondensstrimmor och andra typer av utsläpp ökar klimateffekten av flyets utsläpp på den angivna höjden relativt om samma utsläpp på jorden. En höghöjdseffekt på 1,7 innebär att ett utsläpp på 100 kg klimatgaser får samma effekt som om utsläppet vore på 170 kg.

⁴⁰ Trafikverket, *Klimatpåverkan från höghastighetsjärnväg – Sträckorna Järna-Göteborg och Jönköping-Lund*, 2017, se sammanfattning samt sid 13.

⁴¹ SOU 2019:11, Biojet för flyget, sid 95.

Otydligt varför höghastighetståg är bästa lösningen

När en infrastruktursatsning ska prövas görs det vanligtvis enligt den så kallade fyrstegsprincipen för att säkerställa att medel inte läggs på åtgärder vars effekt hade kunnat uppnås på andra och billigare sätt.⁴²

1. TÄNK OM

Det första steget är att se om man på något sätt kan ändra beteenden för att på så sätt lösa behovet av investeringar. Det kan vara allt från informationsgivning som ändrar beteenden till justeringar av hastighetsgränser.

2. OPTIMERA

Det andra steget innebär att man försöker optimera befintlig infrastruktur. Det kan ske genom andra planeringsmetoder, nya signalsystem, ökad turtäthet eller något annat.

3. BYGG OM

När det inte räcker att optimera ett system är det dags att överväga att bygga om befintlig infrastruktur. Det kan handla om förbigångsspår, plattformsförlängningar, planskilda korsningar och annat.

4. BYGG NYTT.

Det sista steget är att bygga nytt i fall de behov som finns inte kan tillgodoses genom i de tre tidigare stegen. Det innebär betydande investeringsåtgärder som exempelvis nya järnvägar, nya stationer eller dubbelspår.

⁴²Trafikverket, *Fyrstegsprincipen*, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/> (Hämtat 2019-03-01).

Riksrevisionen inledde i april 2019 en granskning av planeringen av höghastighetsjärnvägen. Man motiverade det delvis med följande skrivning: Det finns också indikationer på att Sverigeförhandlingen inte genomförts med utgångspunkt i den så kallade fyrstegsprincipen, som ska användas vid infrastrukturplanering i Sverige.⁴³

En sökning i Sverigeförhandlingens slutrapport indikerar att det ligger något i Riksrevisionens farhåga. Inte en enda gång nämns fyrstegsprincipen i det underlag som togs fram som grund för utbyggnaden.⁴⁴ Det behöver inte innebära att en sådan prövning inte har gjorts i ett tidigare stadium. Trots det finns ändå ett

behov av att klargöra varför det behövs investeringar i ett projekt som kostar 230 miljarder kronor och om inte delar av de behov som finns går att lösa på andra sätt. Frågan framstår därför inte som tillräckligt utredd.

Det finns helt klart problem som en höghastighetsbana skulle kunna lösa, som kapacitet och punktlighet, men det medför inte att höghastighetsbana är den enda lösningen på de problemen. Innan man bygger nytt och dyrt bör man utreda om det går att lösa problemen på något annat sätt som är mer kostnadseffektivt. I dagsläget saknas tillfredsställande underlag på området.



⁴³ Riksrevisionen, *Riksrevisionen granskar statens planering av höghastighetsjärnväg*, pressmeddelande, 2019-04-02, <https://www.riksrevisionen.se/om-riksrevisionen/kommunikation-och-media/nyhetsarkiv/2019-04-02-riksrevisionen-granskar-statens-planering-av-hoghastighetsjarnvag.html>.

⁴⁴ SOU 2017:107, *Slutrapport från Sverigeförhandlingen. Infrastruktur och bostäder – ett gemensamt samhällsbygge*, sökning i dokumentet.

Ny teknik gör höghastighetsbanor överflödiga

I dag befinner sig infrastrukturen i ett tekniksprång. Vi befinner oss i ett formativt skede som kommer att påverka hur vi reser under lång tid framöver. Övergången från fossildrivna fordon som framförs av människor till eldrivna autonoma transporter kommer sannolikt att vara en märkeshändelse i mänsklighetens historia.

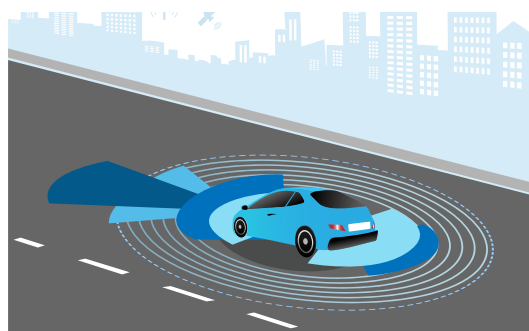
När man planerar framtida infrastrukturprojekt med så pass lång byggtid som höghastighetsbanan har är det relevant att fråga sig hur samhället kommer att se ut när investeringen är genomförd. Det är särskilt viktigt i dag när nya tekniska lösningar presenteras varje månad.

Dagens fossildrivna bilar och flygplan är sannolikt till stor del ersatta med fordon som går på el eller förnybar energi redan inom ett par decennier. Det medför att tågets stora klimatnytta inte kommer att vara lika självklar relativt andra trafikslag, även om tåget också fortsatt kommer att vara en bra transportmetod för att flytta stora mängder människor på kort tid. Mycket av tekniken är ännu sin linda, men framsteg görs mycket snabbt.



Nedan redogörs för några av de tekniska lösningar som finns runt hörnet. Det är sannolikt att de blir verklighet, även om det naturligtvis inte går att säga med säkerhet. Om teknikerna utvecklas så kommer det att ha avgörande betydelse för hur vi reser i framtiden.

SJÄLVKÖRANDE ELBILAR



Den teknik som kanske står närmast är autonoma fordon i vägtrafik. I dag pågår flera separata projekt där självkörande bilar redan fungerar relativt väl. Flera etablerade bilproducenter har långt komna program för självkörande fordon. I Stockholm testas en självkörande buss i kollektivtrafiken i Kista. I USA testkörs bilarna för fullt i relativt stora städer. Även andra aktörer, som Google, har gett sig in i utvecklingen. Volvo testkör redan självkörande bilar på allmän väg. Även Scania testar självkörande lastbilar och då i så kallad kolonnkörning vilket medför kraftigt ökad kapacitet.

Lagstiftare i flera länder arbetar nu med att ta fram de regler som krävs för att på effektivt sätt hantera självkörande fordon i vägtrafik. Det är i dag inte helt självklart vem som har ansvar



för ett självgående fordon som kör in en annan person egendom eller skadar en människa. Den typen av frågor kvarstår att reglera.

Trots att många osäkerhetsfaktorer finns kvar att hantera är ändå tekniken för självkörande fordon redan här. Det är sannolikt bara en tidsfråga innan vi ser dem i trafiken. Med självkörande bilar kommer också stora vinster vid resor. I innerstadstrafik kan kolonnkörning, när bilar kör mycket tätt i kolonner, fördubbla kapaciteten på vägar enligt Trafikanalys bedömningar. På Essingeleden skulle det finnas plats för 70 procent fler fordon enligt samma studie.⁴⁵

Vid medeldistansresor kan självkörande fordon komma att göra tåget mer eller mindre överflödigt. Om man som resenär kan ta sig lika snabbt eller snabbare dörr-till-dörr med autonomt fordon jämfört med tåget finns anledning att anta att många kommer välja att åka bil. Särskilt om det är möjligt att arbeta ostört på vägen. Att köra mellan Stockholm och Norrköping tar i dag 1 timme och 50 minuter medan tåget är något snabbare. Till tågresan kommer emellertid transport mellan start- och slutadress samt väntetid på tågstationen. Det medför att resan

blir längre. Dessutom är det bekvämare att kliva in i ett fordon och sedan kunna gå av direkt vid sin slutdestination. Det talar för att människor i viss utsträckning kan komma att välja självkörande fordon även på distanser där tåget ger en viss tidsvinst. Vinsten av att slippa byten vid stationer utan att kunna resa direkt är stor. Om trängseln blir för stor på vägarna finns dock fortsatt stora vinster med tåget.

En vanlig invändning mot vägtrafik är att den är smutsig. Fossila bränslen bidrar till utsläpp, men det problemet kvarstår inte i framtiden. Mycket händer på området där såväl eldrift och nya bränslen på förnybar råvara testas. När höghastighetsbanan väl är färdig att tas i drift det troligt att endast en försvinnande liten del av fordonsflottan fortfarande drivs på fossila bränslen.

Tåget kommer fortsatt komma att vara viktigt i sammanhang där det krävs kapacitet att flytta många människor snabbt, som exempelvis i lokal- och regionaltrafik i och kring större städer. Efterfrågan riskerar dock att inte vara lika stor på medeldistanssträckor där tåg och bil går ungefär lika snabbt givet att nya autonoma fordon kommer att påverka våra resmönster.

⁴⁵ Trafikanalys, *Självkörande bilar – utveckling och möjliga effekter*. Rapport 2015:6, 2015, sid 7 f.



NYA SÄTT ATT FLYGA

Många som väljer bort att flyga mellan Stockholm, Göteborg och Malmö motiverar det med att man gör det av klimatskäl. Tåg som drivs på el har inte samma klimatpåverkan som flyget. Det är dock inte säkert att det ser ut så länge till. Nya typer av biobränslen utvecklas och nya typer av plan som drivs på el tas fram. Dessutom blir de flygplan som drivs på konventionella bränslen hela tiden mer effektiva. Det kommer att medföra att flygets klimatpåverkan på inrikesresor inom en relativt snar framtid är försvinnande liten.

Ett exempel på planens ökade effektivitet är det faktum att flygplansmodellen och 50-årsjubilaren Boeing 737 i dag rymmer dubbelt så många passagerare men samtidigt förbrukar hälften så mycket bränsle som när den lanserades.⁴⁶

Ny sätt att planera flygningar bidrar också till minskade utsläpp. Nyligen genomförde flyg-

bolaget BRA ”The Perfect Flight”. Ambitionen var att flyga så miljövänligt som möjligt mellan Stockholm och Halmstad. Genom en väl planerad flygrutt, långsam inflygning och ett bränslesnålt plan tankat med en stor del biobränsle blev utsläppen 34 gram koldioxid per kilometer och passagerare. Det medför ett utsläpp om 14,3 kilo koldioxid per passagerare. Att köra från Stockholm till Halmstad med en modern miljöbil ger utsläpp om 44 kilo koldioxid.⁴⁷

Elflygplan kommer också att bidra till minskade utsläpp. De plan som nu utvecklas designas för att ta 10–20 resenärer på kortare distanser, vilket gör att de primärt blir aktuella att använda på inrikeslinjer. Flera aktörer arbetar nu med att utveckla elflyg och det bedöms finnas goda möjligheter att de är i kommersiell trafik redan innan 2030. Norge tror sig ha elektrifierat hela sitt inrikesflyg år 2040. Det är fem år innan höghastighetsbanorna skulle vara färdigställda i Sverige.

För den långväga flygtrafiken kommer problemen med utsläpp att kvarstå under längre tid, även om utsläppen minskar även där. På grund av den så kallade höghöjdseffekten blir inte ett flygplan som flyger en längre sträcka klimatneutralt ens med biobränsle i tanken. Detta eftersom det kommer upp på så höga höjder att utsläppen från motorerna får en större klimatpåverkan än om utsläppen hade skett på marken. Inrikes- och kortdistansflyget når inte den kritiska höjden och kan därför bli nära på klimatneutralt med biobränsle.

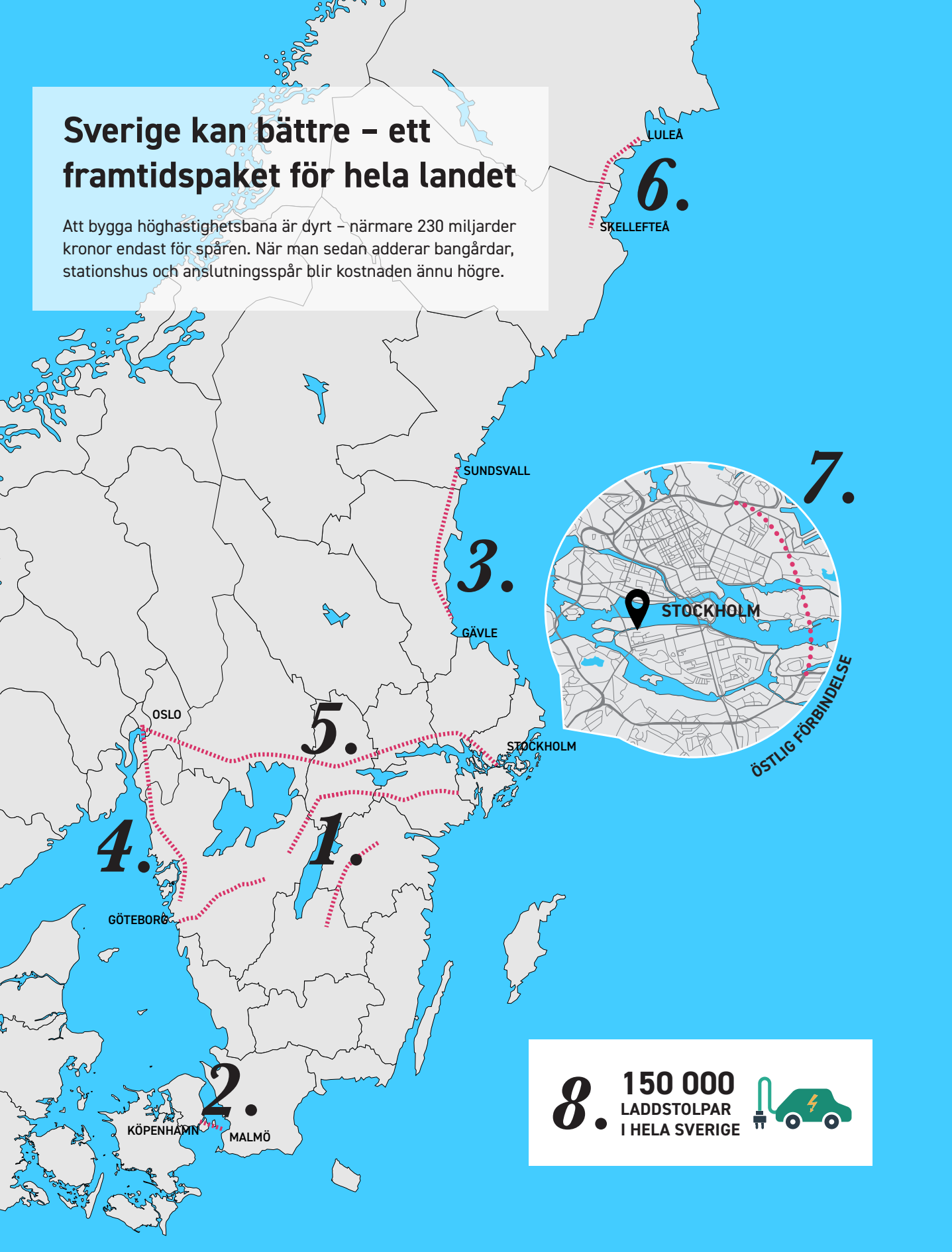
⁴⁶ Dornseif, Dan, *Boeing 737, The World's Jetliner*, Schiffer, 2017, sid 182.

⁴⁷ BRA; *The Perfect Flight*. <https://www.flygbra.se/the-perfect-flight/> (hämtat 27 maj 2019). Beräkningarna baseras på att bilen släpper ut 90 kr koldioxid per kilometer.



Sverige kan bättre - ett framtidspaket för hela landet

Att bygga höghastighetsbana är dyrt - närmare 230 miljarder kronor endast för spåren. När man sedan adderar bangårdar, stationshus och anslutningsspår blir kostnaden ännu högre.



LULEÅ
6.
SKELLEFTEÅ

SUNDSVALL
3.
GÄVLE

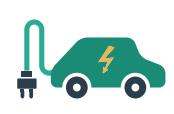
7.
STOCKHOLM
ÖSTLIG FÖRBINDELSE

OSLO
5.
STOCKHOLM
1.
GÖTEBORG

4.

2.
KÖPENHAMN
MALMÖ

8. 150 000
LADDSTOLPAR
I HELA SVERIGE



För att exemplifiera vad pengarna räcker till istället har Stockholms Handelskammare uppdragit åt konsultbolaget WSP att ta fram en lista med alternativa investeringar. WSP levererade en större sammanställning som vi sedan har använt för att göra ett urval av satsningar som presenteras nedan. WSP har inte deltagit i urvalsprocessen. Samtliga kostnader och beräk-

ningar bygger på WSP:s underlag förutsatt att inte annat anges.

Den stora fördelen med våra lista är att den gynnar hela landet – från Luleå till Malmö. Hög-hastighetsbanorna gynnar bara de södra delarna av Sverige.

Stockholms Handelskammares investeringslista:

UTBYGGNAD AV BEFINTLIG STAMBANA = 56 MILJARDER KRONOR

Förslaget bygger på Trafikverkets genomgång av potentiella investeringar för att lyfta Västra- och Södra stambanorna från 2016. Förslaget innebär att kraftiga kapacitetsförbättringar genomförs och att punktligheten ökar markant. Totalt beräknades kostnaden till 130 miljarder kronor. Vi har dragit av satsningar som redan finns med i Nationell plan 2018–2029 och räknat på vad det kostar att finansiera övriga delar av förslaget. De satsningar som redan finns finansierade ritas inte ut på vår spårkarta. Den totala åtgärden innebär 39 mil nya dubbelspår och 11 förbigångsspår på 750 meter styck. På nybyggnadssträckorna antas ett ballastfritt spårssystem då det kräver lägre grad av underhåll.

TUNNELBANA, MALMÖ-KÖPENHAMN = 29 MILJARDER KRONOR

Förslaget innebär en tunnelbana mellan Köpenhamn och Malmö. På så sätt knyts Öresundsregionen ihop på ett bättre sätt och arbetsmarknadsregionen förstoras. Det kommer medföra en förbättrad kompetensförsörjning för företag i regionen samtidigt som invånarna får tillgång till en större arbetsmarknad.

DUBBELSPÅR, GÄVLE-SUNDSVALL = 25 MILJARDER KRONOR

Kommunerna i städerna närmast norr om Gävle har länge efterfrågat dubbelspår längs med Ostkustbanan. Den här spårsatsningen skulle medföra fler tågavgångar och bättre punktlighet. I förslaget anslås medel för dubbelspår mellan Gävle och Sundsvall.

SNABBARE RESOR STOCKHOLM-OSLO = 64 MILJARDER KRONOR

Förslaget medför att tågresorna mellan Oslo och Stockholm kortas till 2 timmar och 55 minuter. I dag tar resan över 6 timmar. Kalkylen kommer från en underlagsrapport som producerats av intressentbolaget Oslo–Sthlm 2.55.⁴⁹

DUBBELSPÅR, GÖTEBORG-OSLO = 17 MILJARDER KRONOR

Förslaget innebär att det byggs dubbelspår mellan Oslo och Göteborg. På så sätt skulle restiderna mellan de båda städerna kortas. Spåret kopplar på nuvarande Bohusspåret.

NORRBOTNIABANAN, SKELLEFTEÅ-LULEÅ = 16 MILJARDER KRONOR

I nuläget finns sträckan Umeå–Skellefteå med i nationell plan för 2018–2029. Vi anslår medel för att sträckan ska färdigställas. På så sätt underlättas tågresor mellan Umeå och Luleå.



⁴⁹ WSP ansvarar inte för beräkningarna.

ÖSTLIG FÖRBINDELSE MED SPÅR = 20 MILJARDER KRONOR

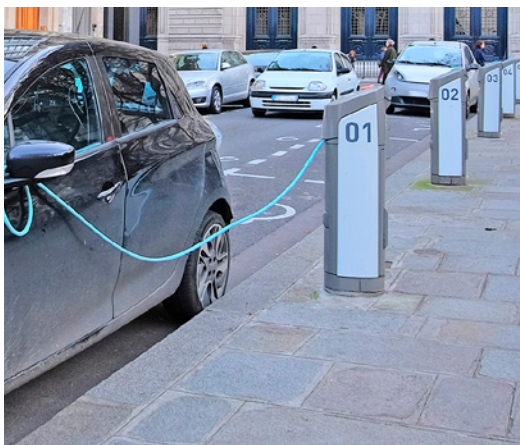
Ny väg- och spårförbindelse som förläggs i tunnel under Saltsjön och Djurgården. Vägen ansluter i norr mot Norra länken och Roslagsvägen och i söder mot Södra länken. Den nya förbindelsen är cirka 8 km lång och planeras ha 3 körfält i vardera riktningen. Dessutom byggs spårväg som ansluter Tvärbanan till Lidingöbanan och Spårväg City. Spåret blir 8,8 kilometer långt med 5 nya hållplatser mellan Sickla allé och Ropsten.

Genom den nya förbindelsen finns sedan möjligheten att bygga tvärbanan vidare till Solna centrum. Det skulle medföra att tvärbanan blir en cirkelförbindelse runt Stockholms stadskärna.



UTBYGGD LADDINFRASTRUKTUR FÖR ELBILAR, 150 000 LADDSTOLPAR = 3 MILJARDER KRONOR

Förslaget innebär en statlig subvention på 50 procent för utbyggnad av laddstolpar. 3 miljarder kronor räcker till subvention av cirka 150 000 laddstolpar, givet en genomsnittlig kostnad för installation och utrustning på 40 000 kronor per laddstolpe. Förslaget innebär 0,33 laddstolpar per kvadratkilometer yta i Sverige.



Sammanlagt kostar våra föreslagna satsningar 229,8 miljarder kronor. Det är drygt 200 miljoner kronor billigare än höghastighetsbanorna. Siffrorna ovan i respektive infrastruktursatsning är avrundade till närmaste hel miljard.

Utöver att vårt investeringsprogram är marginellt billigare så skapar det också betydligt större samhällsnyttor för de investerade pengarna. Nettonuvärdeskvoten för höghastighetsbanorna är -0,63 enligt Trafikverkets förslag. Vårt förslag

medför en viktad nettonuvärdeskvot om -0,26 på de förslag där samhällsnyttorna finns beräknade.⁵⁰ Det innebär att höghastighetsbanan ger 37 kronor tillbaka per satsad hundralapp i samhällsnyttor. Våra förslag ger 74 kronor tillbaka per satsad hundralapp. Det innebär att Stockholms Handelskammarens alternativa infrastrukturpaket skapar dubbelt så stora samhällsnyttor som höghastighetsbanorna.

⁵⁰ Notera att det saknas samhällsekonomiska beräkningar för 32 miljarder kronor av de medel vi investerar. Det medför att vår nettonuvärdeskvot kan gå upp eller ned beroende på hur samhällsnyttan ser ut i kvarvarande projekt. De förslag som saknar beräkningar är tunnelbanan mellan Malmö-Köpenhamn och satsningen på laddstolpar.

Satsa smart för framtiden

Även om en höghastighetsbana skulle medföra stora nyttor är de inte tillräckligt stora för att motivera en satsning. 230 miljarder kronor är mycket pengar och de kan skapa mer nytta om de investeras annorlunda. Därför kan inte Stockholms Handelskammare ställa sig bakom de nya spåren. Höghastighetstågen riskerar att bli ett högkostnadsprojekt som äter upp utrymme för andra mer nödvändiga framtidsinvesteringar i hela landet.

Vi ser gärna betydande investeringar i tåginfrastruktur, särskilt nära storstäder och vid flaskhalsar längs med stambanorna. Tåg kan under rätt förutsättningar vara viktiga för att skapa tillväxt och bygga ihop regioner. Smarta satsningar hjälper städerna att fortsätta växa, försäkrar att arbetspendlingen sker på ett hållbart sätt och ökar punktligheten på svenska spår. De har gjort de historiskt och kan göra det i framtiden. Men då måste pengarna prioriteras rätt.

STOCKHOLMS HANDELSKAMMARE, Box 160 50, 103 21 Stockholm

Tel: 08-555 100 00 // www.chamber.se

Ansvarig analys: **Carl Göransson**, carl.goransson@chamber.se

Ansvarig kommunikation: **Robert Östholm**, robert.ostholm@chamber.se



Stockholms Handelskammare