

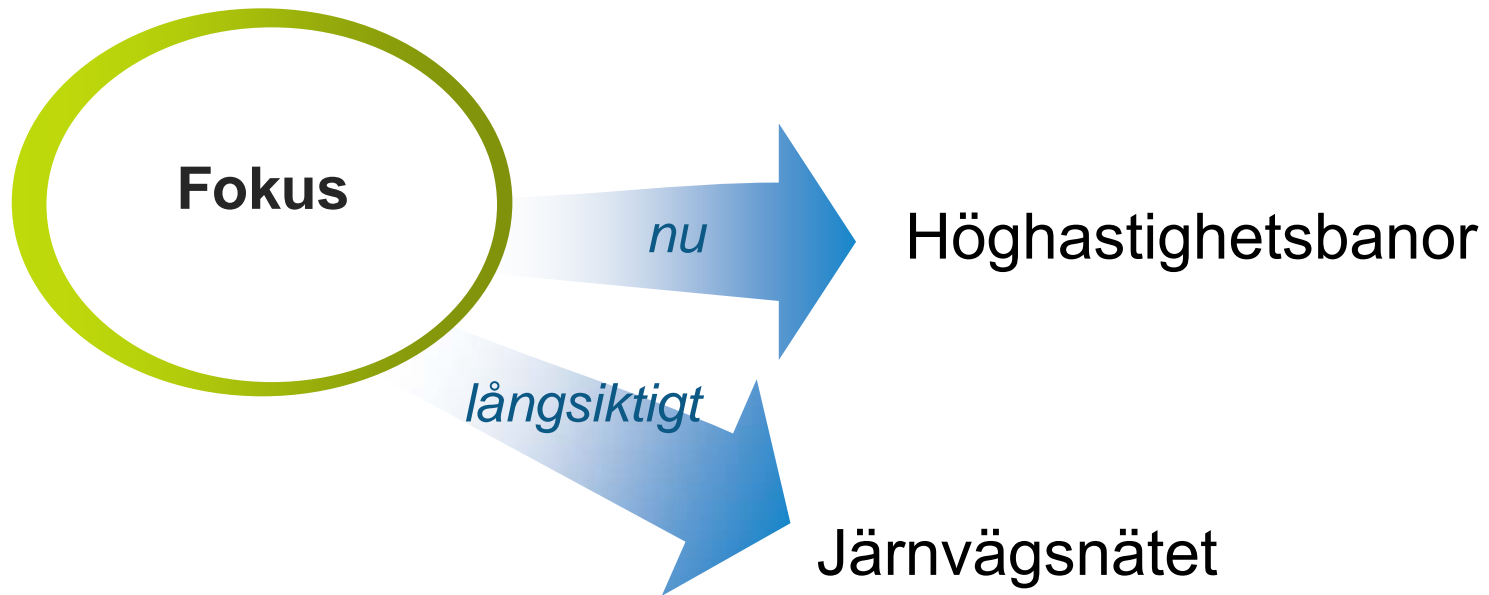


Future Rail Sweden

21 januari 2010



Future Rail Sweden





Globaliseringsrådet

- Sveriges tidigare relativa försprång i infrastruktur existerar inte längre
- Sveriges nivå på investeringar i infrastruktur bör ligga något över OECD-genomsnittet
- Fehmarn Bält-bron är kanske Sveriges viktigaste investering

Föreningens plattform

Vi verkar för:

- Utbyggd kapacitet
- Satsningar på höghastighetsbanor
- Hög och jämn standard på järnvägsnätet
- En förbättrad process för planering och byggande av järnväg
- Bättre integration mellan transportslag





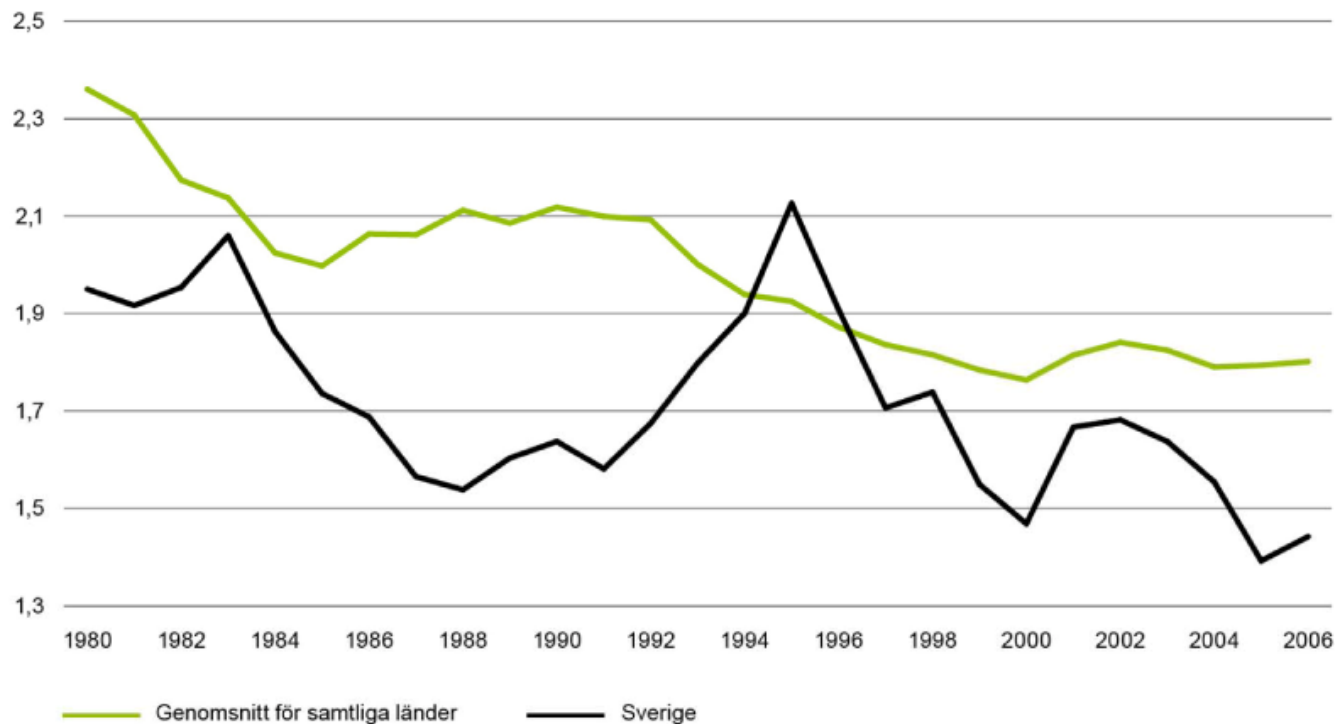
Vad är viktigt? Hur kan Skåne bidra?

- Lag 1995:1649 om byggande av järnväg
 - förstudie, järnvägsutredning, järnvägsplan: samråd
- Kommuner och regioners betalningsvilja
- Kommunikation kring projektet: bemöta argument
 - unik finansieringsmodell
 - kapacitetshöjande
 - minskad sårbarhet
 - ett närmare Sverige
 - tillväxtfrämjande
 - konkurrenskraft
 - miljö på köpet
 - regionförstoring



Nyinvesteringar i infrastruktur som andel av BNP

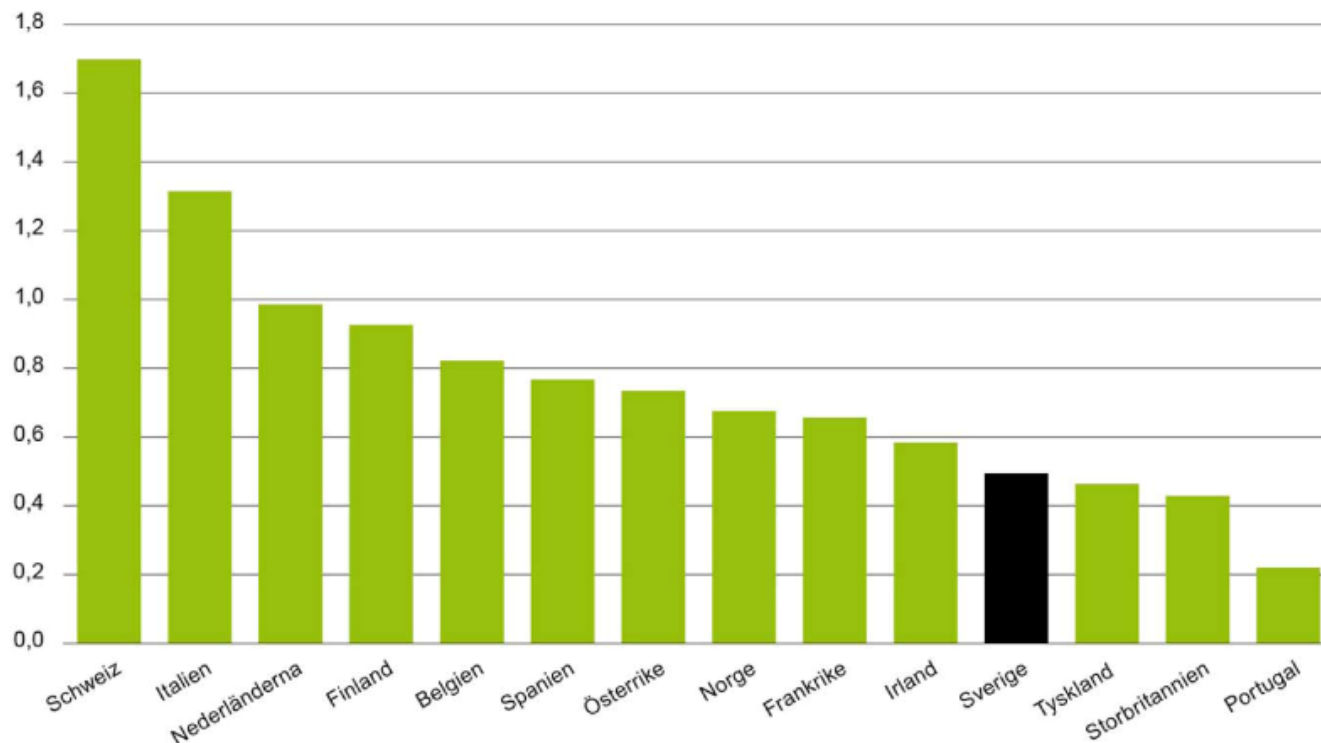
Procent



Källa: Tillväxtverket/Nuteks bearbetning av data från Euroconstruct.

Underhållsinvesteringar som andel av BNP

Procent

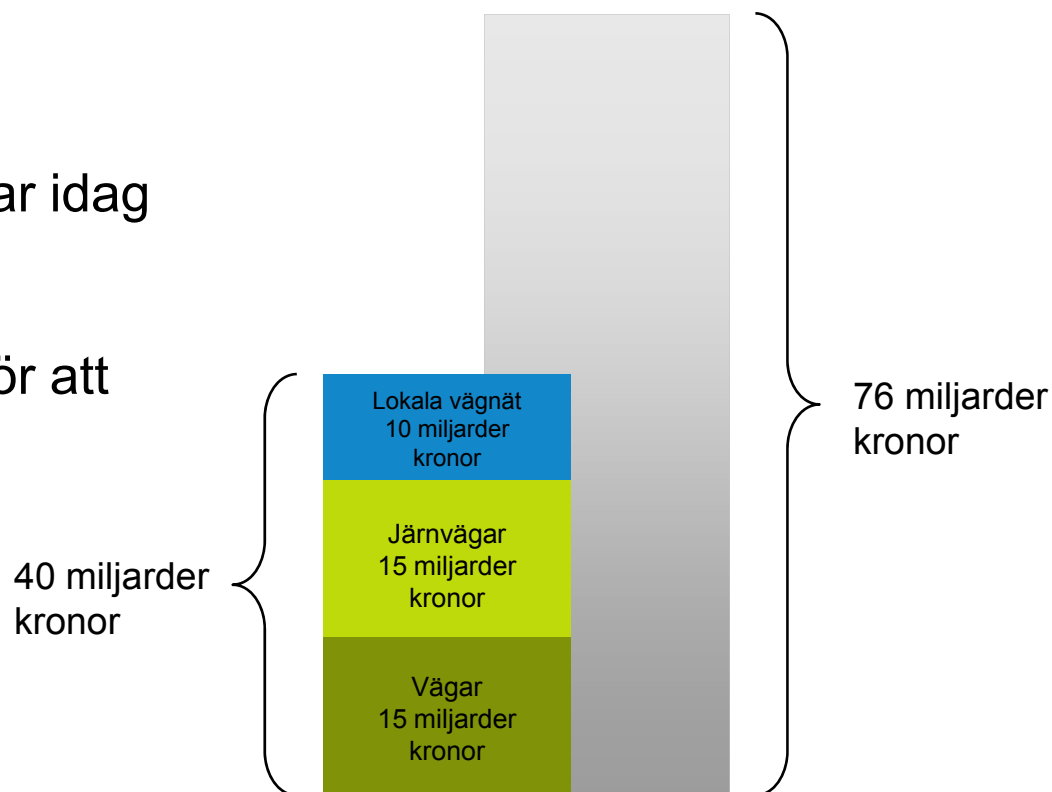


Källa: Tillväxtverket/Nuteks bearbetning av data från Euroconstruct.

Genomsnitt 1994-2006

Stora behov

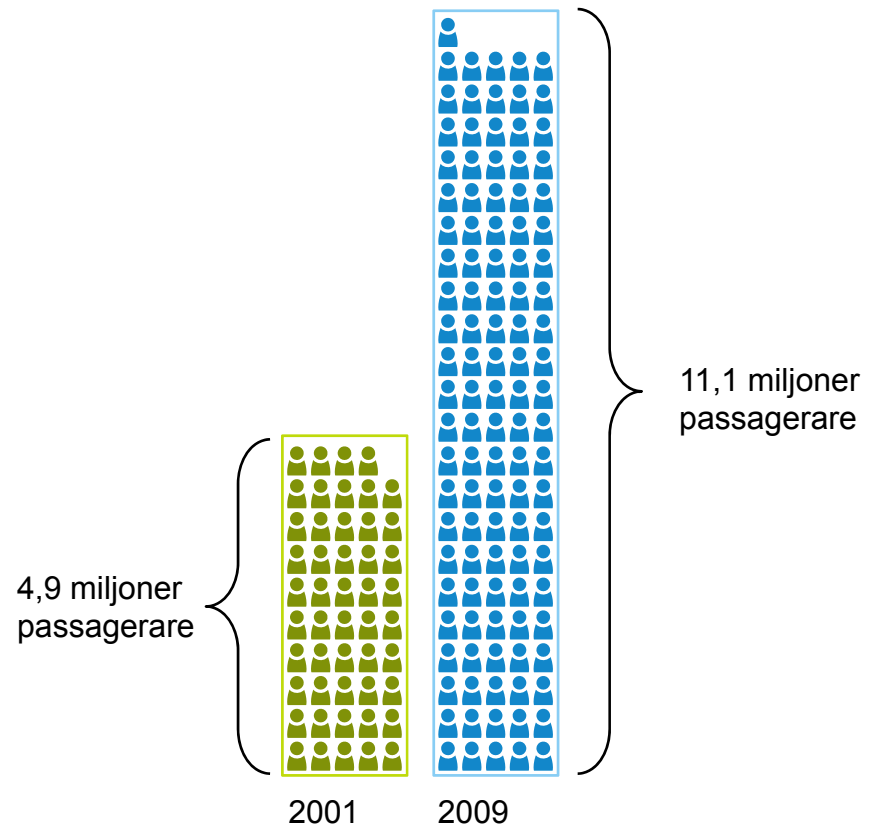
- 40 miljarder kronor till infrastrukturinvesteringar idag
- Behöver öka med 86% till 76 miljarder kronor för att motsvara ett globalt genomsnitt





Det är svårt med prognoser

- 125% passagerartillväxt
2001-2009



Källa: Øresundsbron

Politiskt mod & framtidstro

Johan August Gripenstedt finansminister 1856-1866

- Verkade aktivt för en snabb utbyggnad av stambanenätet
- ... och bidrog till att avskaffa ståndsriksdagen, införa näringsfrihet och stärka kvinnors rättigheter





Ett närmare Sverige

	I dag	Höghastighetsbana
Göteborg	2.45	2.00
Malmö	4.25	2.27
Köpenhamn	5.20	2.51
Helsingborg	5.03	2.13
Linköping	1.39	1.05
Jönköping	3.10	1.23

Universitet & högskolor

- 300 000 studenter finns i vårt närområde
 - En av de högsta koncentrationerna i Europa
 - Bra kommunikationer är en förutsättning för att vi ska kunna behålla och förstärka våra högskolors konkurrenskraft

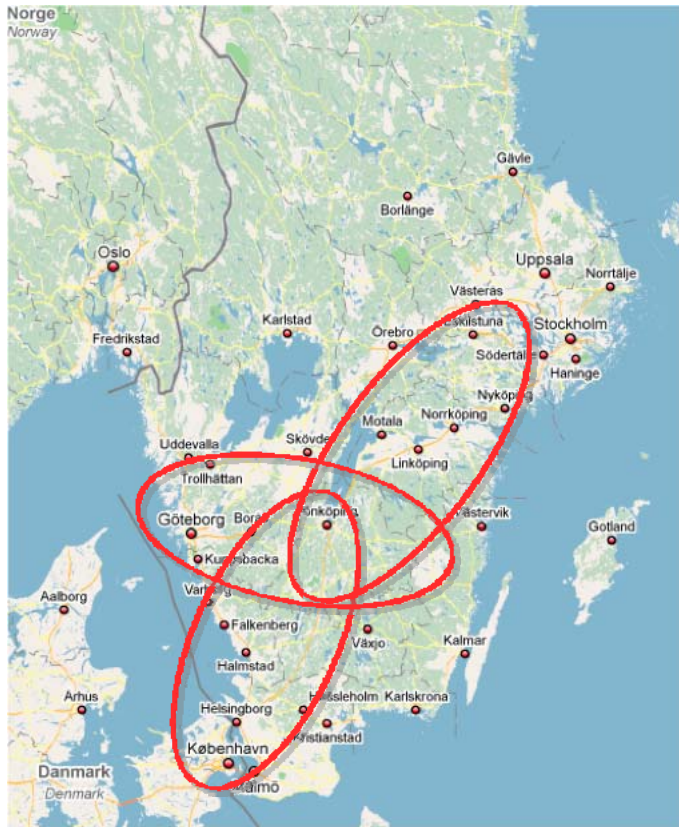


Illustration: The Science Corridor



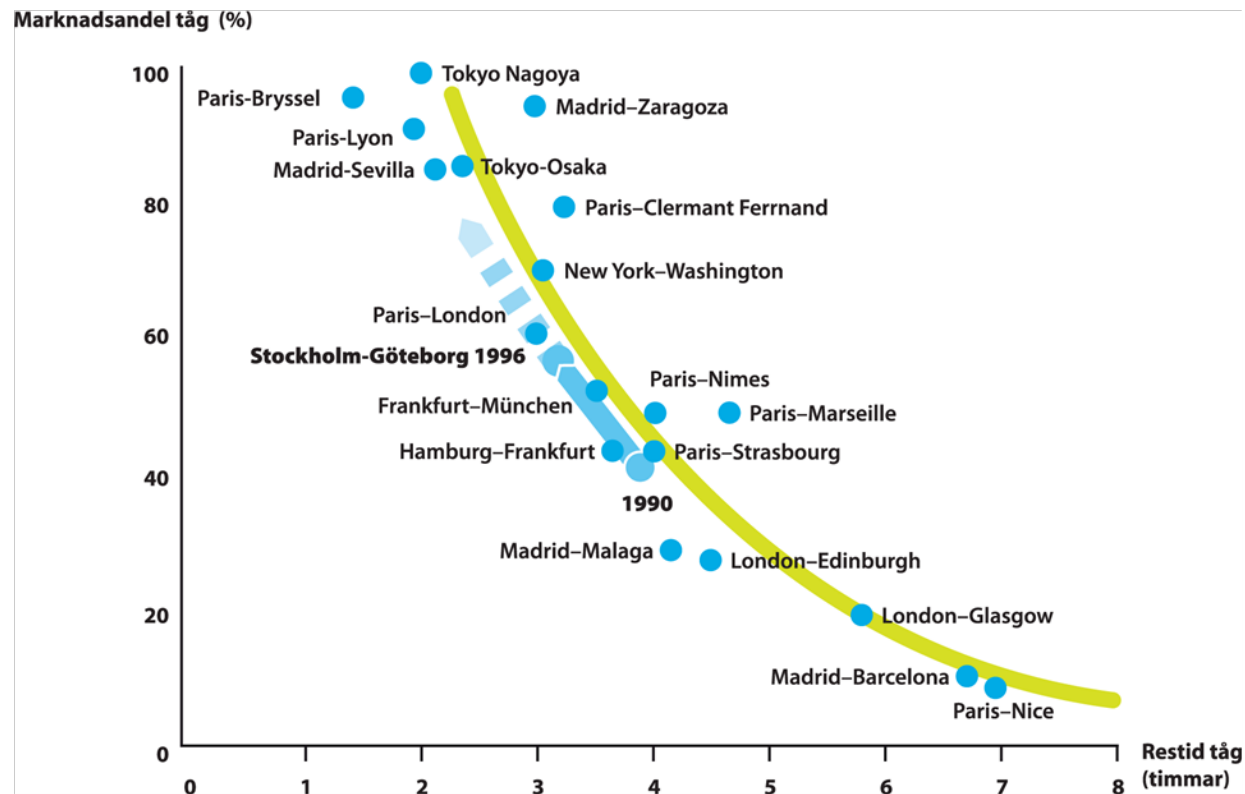
Håkan Bryngelsson

Arbetsmarknad & regionförstoring



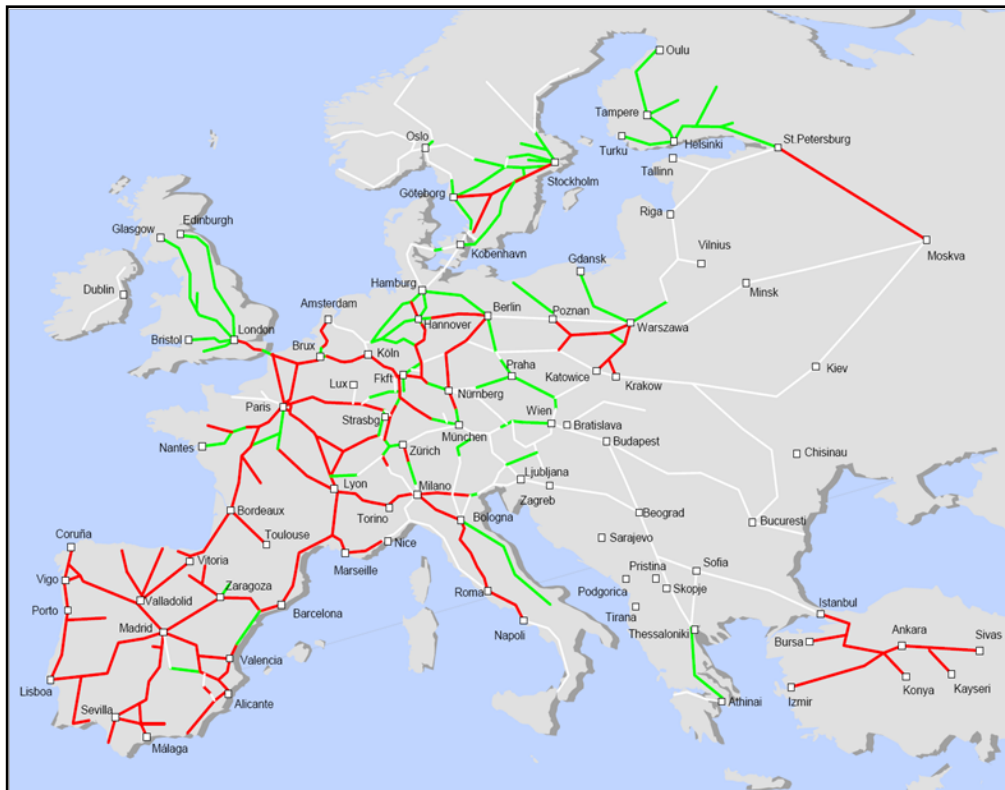
- Satsningar bidrar till att arbetsmarknadsregioner blir större
- Investeringar bidrar till att människor ändrar resmönster och beteenden
 - långt mer än vad modellerna på förhand kan förutse

Marknadsförändringar tåg/flyg



Källa: KTH Järnväggruppen

Europa investerar



Källa: UIC Vision 2025: Röd >250 km/h, Grön >180 <250 km/h

- Utbyggnaden av höghastighetståg går snabbt
 - I Spanien ska 90% av befolkningen inte ha längre än 50 km till en HH-bana
- Sverige funderar



Svenskt Näringslivs position

- Investeringar bör prövas utifrån dess effekter på svensk tillväxt och konkurrenskraft.
- Koncentrera resurserna till kritiska stråk
 - De dominerande transportstråken mätt i vikt och värde finns mellan Luleå, Stockholm, Göteborg och Malmö. Investeringar i järnvägen bör i första hand syfta till att öka kapaciteten längs dessa. Kostsamma projekt längs mindre prioriterade stråk bör senareläggas.
- Anpassa tågnäten för tyngre transporter.
 - Regeringen har tidigare beslutat om att öka axellasten från 22,5 till 25 ton. Detta skulle kosta 2,5 miljarder per år under de kommande sex åren
- Bara inom skogsindustrin transporteras i dag timmer på järnväg, motsvarande 104 000 billass på väg.
 - Med axellassökningen skulle antalet vagnslaster per år kunna minskas med 5000, motsvarande 800 000 ton gods.



Trångt på spåren

- Det behövs mer kapacitet för att möta den ökande efterfrågan på järnvägstransporter
 - En lastbil passerar var 15 sekund längs E4:an
 - motsvarande volym innebär ett godståg var tionde minut mot idag var fjortonde minut
- Klimatkampen kräver fler transporter som inte belastar miljön

Akuta behov av åtgärder

- Flaskhalsar måste byggas bort
- Kapaciteten i vissa områden är för låg nu – kan inte vänta
- Kan inte riskera att persontrafik prioriteras över behovet av effektiva möjligheter till export



Exempel

- Dubbelspår
Hallsberg – Mjölby
- Fyrspår
Hässleholm – Lund – Malmö
- Väster om Vänern
- Fler förbigångsspår på de stora godsstråken
- Förbigångsspår vid in- och utfarterna i Göteborg och Stockholm
- Elektrifiering av fler banavsnitt



Uppgradera stambanorna ger begränsat kapacitetstillskott

- Utbygda stambanor med motsvarande kapacitet som höghastighetsbanor blir dyrare
 - Fyra spår kostar cirka 180 mdr kronor¹
 - och får lägre hastighet och högre sårbarhet för höghastighetsbanor
- Kapaciteten för godståg försämras med snabbtåg i 250 km/h på samma spår
 - Detta alternativ kräver färre godståg, alternativt fler förbikörningsspår
 - men ökar inte kapaciteten för godstrafik



Samhällsekonomiska kalkyler

- Spekulationer i fördyringar är villospår
 - Många utredningar vid sidan av den officiella
- Delad finansiering och ansvar ger lägre kostnad
- Fyrspår på Stambanan ett dyrare alternativ
- De statliga investeringarna är som högst 8 miljarder per år under 2020-2023
- Avskrivningstiden påverkar lönsamheten
 - I utredningen satt till 40 år, osedvanligt kort



Investeringen

- De totala kostnaderna om 125 miljarder kronor ska inte bara vägas mot nyttan av att ha tillgång till framtidens transportsystem och att få ett närmare Sverige
- De måste också vägas mot kostnaden att inte göra något alls

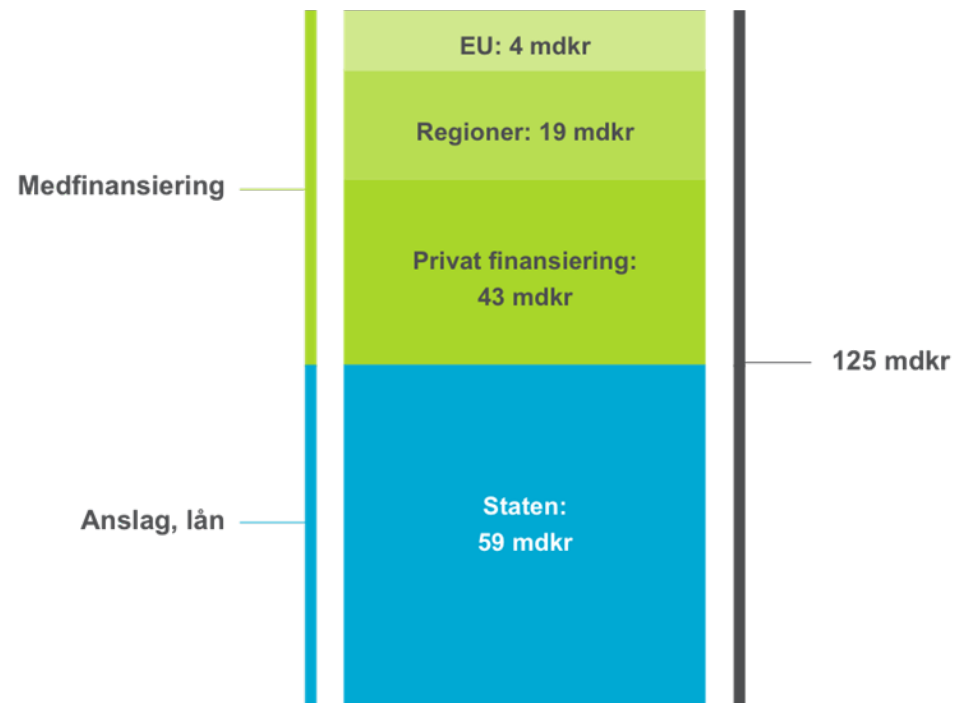


Tränger inte ut andra investeringar

- Motsättningarna mellan nu angelägna förbättringar och framtidens transportsystem är till stor del konstruerade
 - Höghastighetsbanor har en annan finansieringsmodell än den traditionella
 - De stora utgifterna för höghastighetsbanor uppkommer efter 2016
- Det vanliga järnvägsnätet behöver uppgraderas och stärkas oavsett
 - Det behövs snarare större anslag för detta ändamål än vad som planeras för närvarande

Finansieringen

- En för Sverige unik finansieringslösning
- Staten står för mindre än hälften av kostnaden
- Genomförs just nu i Portugal



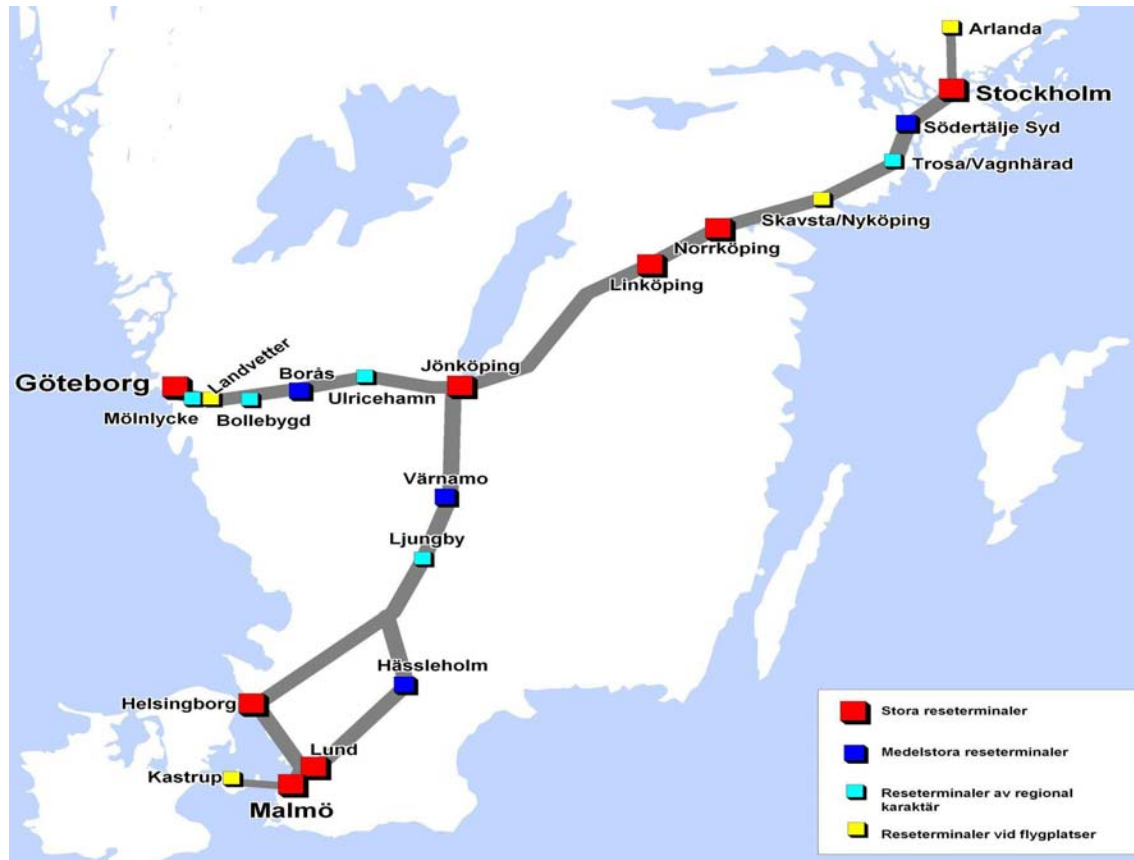
Samhällsbygget ger dynamiska effekter

Resecentrum med näraliggande handel och kontor

- En investeringsvolym om ca 200 mdr i tillägg till investeringar i banan
- Tillskottet av kommersiella ytor i orterna utefter banan kan bli mer än 70 % av dagens motsvarande ytor i Stockholm



Samhällsbygget ger dynamiska effekter



Samhällsbygget ger dynamiska effekter



Samhällsbygget ger dynamiska effekter





Samhällsbygget ger dynamiska effekter

Fastighetsexploatering,
stadsutveckling

Bostäder	3.100.000 m ²
Kontor	2.900.000 m ²
Handel	500.000 m ²
Industri	500.000 m ²
<u>Summa</u>	7.000.000 m ²



Samhällsbygget ger dynamiska effekter

Fastighetsexploatering,
stadsutveckling

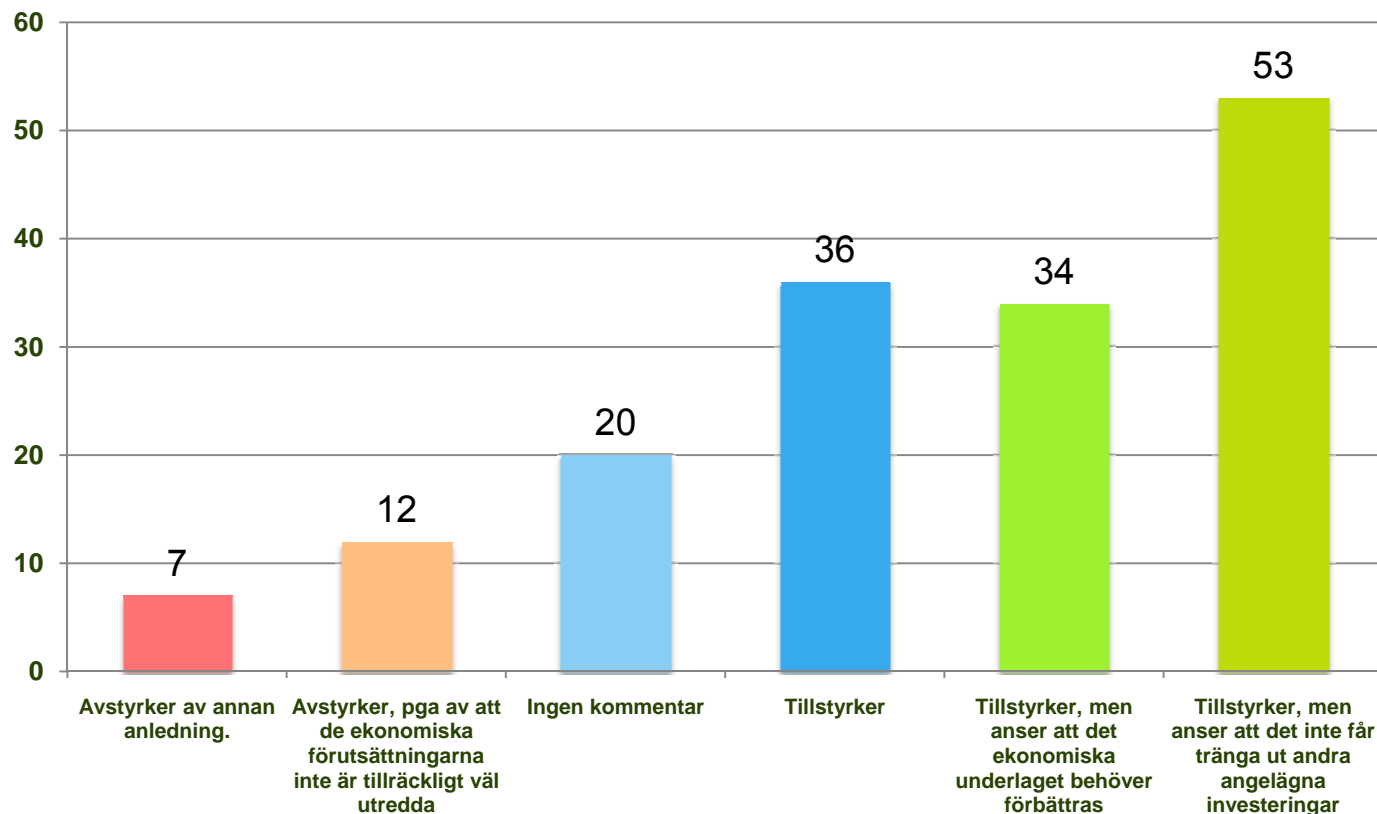
31.000 bostadslägenheter

75.000 boende

100.000 arbetsplatser

200 miljarder SEK

Klar majoritet för förslaget





När ett politiskt beslut?

- Regeringen fattar beslut om nästa steg
 - i samband med beslut om åtgärdsplaneringen
 - eller i särskild ordning
 - senast 23 mars 2010



Möjliga nästa steg i prioritetsordning

1. Projektbolag bildas: har en (1) uppgift, bättre styrning och kontinuitet
 2. Särskild utredare tillsätts: sämre styrning och uppfattas som mindre konkret
 3. Trafikverket får uppdraget: omställningstid & andra uppgifter ska genomföras samtidigt, splittrat fokus
- Beslutsunderlag kan finnas klart inom 3-4 år, om processen inom lagen om byggande av järnväg påbörjas nu



Future Rail Sweden