

# nya perspektiv

på nya stambanor

## Fakta som inte kommit fram

2021 är ett viktigt år för svensk infrastruktur. Arbetet med den nationella planen pågår och ny stambana för höghastighetståg är en avgörande fråga – för Sveriges framtida tillväxt och utveckling regionalt. Trots det har flera aktörer motsatt sig projektet på tveksamma grunder. Nedan presenterar vi därför ett antal perspektiv som vi anser inte kommit fram tillräckligt i debatten.

### Helhetsperspektivet

Nya stambanor måste ses som en helhetsinvestering. Det finns många bra förslag på åtgärder som kan lösa delar av det som nya stambanorna kan. Det finns dock i dagsläget inget förslag som kan komma åt samtliga problem och skapa liknande möjligheter för våra regioner och övriga Sverige till en billigare kostnad.

### Samhällsekonomiska perspektivet

Det talas ofta om att nya stambanor skulle vara samhällsekonomiskt olönsamma. Det beror helt på hur man räknar. Trafikverkets kalkyler är bra på att utvärdera mindre projekt, men sämre på att utvärdera större projekt. Förenklat beror det på att man missar strukturella effekter. Den här bristen är välkänd, därför har den nuvarande nationella planen en negativ samhällsekonomisk nytta på -0,2.

### Behovsperspektivet

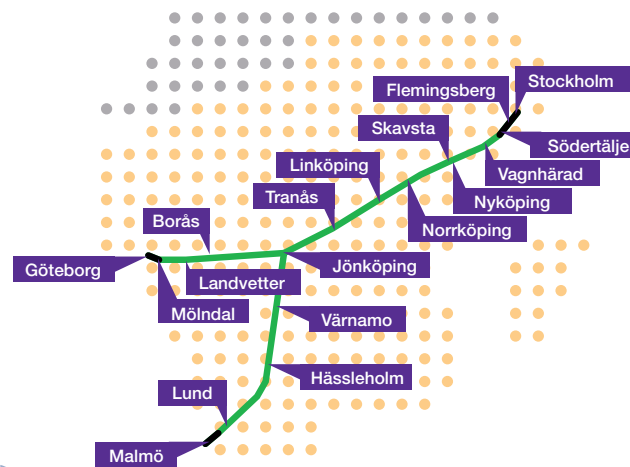
Kapaciteten för gods- och persontrafiken i nuvarande järnvägssystem (Västra och Södra stambanan) är nådd. Det är helt enkelt för många tåg på lite järnväg, vilket bl.a. beror på att snabba och långsamma tåg som kör på samma bana utnyttjar kapaciteten dåligt. Med ny stambana kan vi kraftigt öka kapaciteten för tågtrafik. Det är därför Trafikverket rekommenderat nya separerade stambanor mellan Stockholm, Göteborg och Malmö.

### Arbetsmarknadsperspektivet

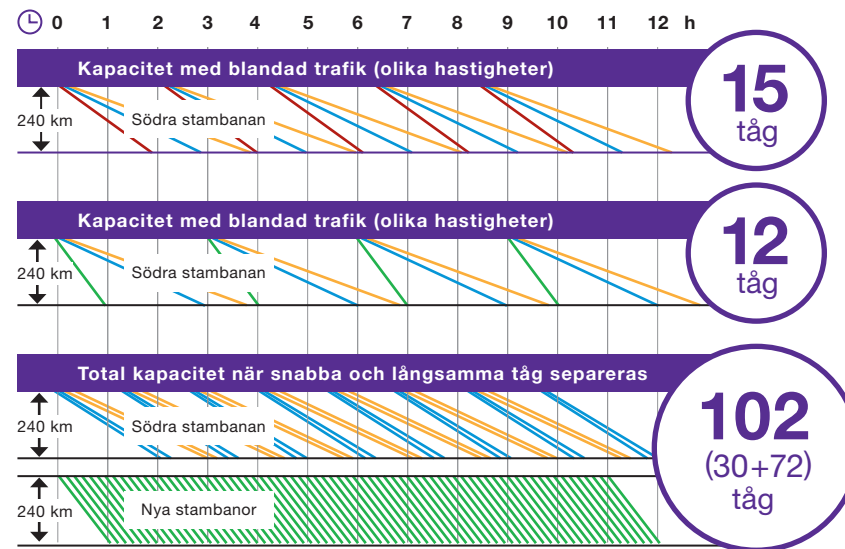
När tidsavståndet mellan städer minskar förstoras arbetsmarknader – vilket leder till nya företag och därmed fler jobb.

### Internationella perspektivet

2029 invigs Fehmarn-Bältförbindelsen – och med nya stambanor tar det då 5 timmar med snabbtåg från Stockholm till Hamburg. I Danmark och Tyskland investeras samtidigt tre gånger mer än nya stambanor, ca 1000 miljarder på ny järnväg. Sverige måste kunna matcha danska och tyska investeringar.



■ Snabbtåg ■ Regionaltåg ■ Godståg ■ Höghastighetståg



### Det långsiktiga perspektivet

En investering som ska nyttjas i ett sekel kommer att vara dyr. Därför är det bästa att sprida kostnaderna under användningstiden. Det görs bäst genom att lyfta ut projektet ur den nationella planen och lånefinansiera projektet till den låga ränta Sverige kan låna till.

### Byggperspektivet

## 9år eller 50år

Genom att bygga på pelare minskar byggtiden och hållbarheten förlängs. Enligt Skanska kan de bygga hela sträckan på bara 9 år. Det finns alltså många stenar att vända på för att få en mycket bättre slutprodukt.

## nya stambanor

### Totalt sett det enda perspektivet.