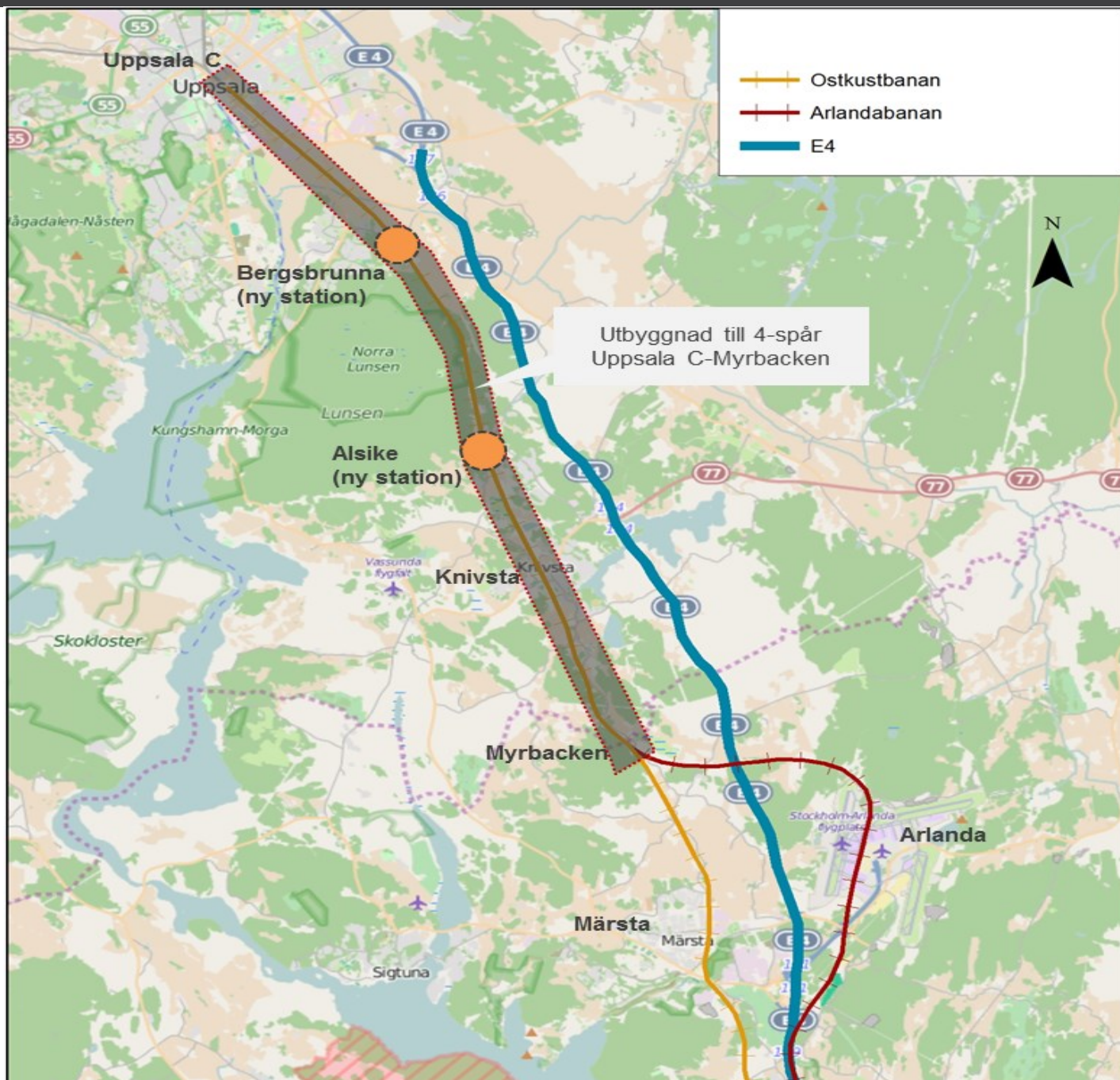


Fyra spår för Sverige

VAD KOSTAR DET ATT VÄNTA?



LEVERANTÖR OCH UPDRAGSNUMMER

Sweco Society AB
Uppdragsnummer: 7002824000

LEVERANTÖRENS ADRESS OCH KONTAKTUPPGIFTER

Gjörwellsgatan 22
Box 34044
100 26 Stockholm
Telefon: 08-613 08 00
Fax: 08-613 08 08
Org.nr 556949-1698
Webbsida: www.sweco.se

KONTAKTPERSON FÖR UPPDRAGET

Micael Sandberg
Tel 070-3431645
e-post: micael.sandberg@sweco.se

Innehåll

1. Förord	4
2. En nationell angelägenhet och en god investering.....	5
3. Vilka värden står på spel?	9
3.1 Trafikekonomi	10
3.2 Regionalekonomi	11
3.3 Syntes.....	14



1. Förord

400 miljoner kronor per år. Det är vad samhället går miste om för varje år utbyggnaden av fyra spår hela vägen Stockholm-Uppsala skjuts fram i tiden. Framför allt genom längre restider, men också genom fastighetsvärden som inte kan realiseras.

För att Stockholm-Uppsalaregion och Sverige ska kunna konkurrera globalt även i framtiden, krävs kraftfulla satsningar. Ska det ske hållbart, med minskade utsläpp av växthusgaser och ökad rörlighet, är järnvägen och den spårburna kollektivtrafiken en nyckelfaktor. Fyra spår hela vägen Stockholm-Uppsala fyller alla kriterier för en sådan framtidssatsning.

Fyra spår skulle ge över 100 000 bostäder och lika många jobb. Ingen annan sträcka i landet skulle ge lika goda vinster för hela Sverige. Den här rapporten visar därtill att kostnaderna för att inte bygga fyrspåret är betydande. På några år har vi tjänat in hela investeringen.

Utan en väl fungerande Stockholm-Uppsalaregion risker hela landet att tappa i konkurrenskraft och förmåga att klara välfärden. Därför måste fyrspåret prioriteras högt och arbetet starta för att få allt på plats senast 2030. Vi har helt enkelt inte råd att vänta.

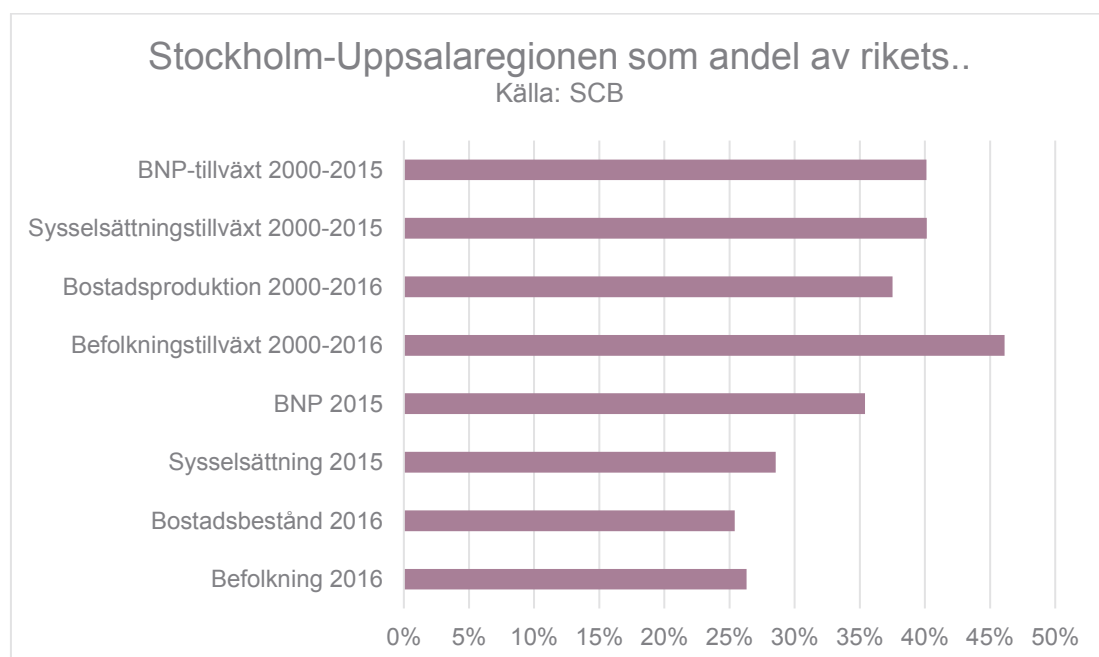
Uppsala 2017-06-15

Denna rapport har utarbetats på uppdrag av Region Uppsala, som i samarbete med Länsstyrelsen i Uppsala län, Uppsala kommun, Knivsta kommun, Stockholms Handelskammare och Swedavia arbetar för att fyrspåret ska kunna förverkligas.

2. En nationell angelägenhet och en god investering

I Stockholm-Uppsalaregionen bor i dag 2,6 miljoner invånare eller en dryg fjärdedel av Sveriges befolkning. Här skapas hela 35 procent av Sveriges BNP och en än större andel, ca 40 procent, av tillväxten i landet. Här finns ledande forskningsuniversitet, starka kluster inom bland annat ICT, Life Science och kvalificerade företagstjänster samt merparten av landets finansiella sektor och huvudkontor i internationella företag.¹

Regionen ökar successivt sin befolkningsmässiga och ekonomiska tyngd i Sverige och förväntas växa med omkring 1,2 miljoner invånare resp. 600 000 arbetstillfällen till 2050. Tillväxttakten har dock legat ännu högre de senaste åren, omkring 40 000 nya invånare och 25 000 fler arbetstillfällen per år. Befolkningstillväxten sker i huvudsak genom ett högt barnafödande och genom inflyttning från utlandet – inte ”på bekostnad” av övriga landet.² Avkastningen per arbetstillfälle ligger ca 20 procent högre än riksgenomsnittet, vilket innebär att regionens starka tillväxt bidrar till ett högre produktionsvärde och därmed skattekraft till nytta för hela landet.³



Stockholm-Uppsalaregionen är således viktig för Sveriges ekonomiska välstånd, men också landets port mot omvärlden. Koncentrationen av beslutsfunktioner, expertis, finansiella institutioner och internationella förbindelser gör regionen till en port mot världen för en stor del av landets utåtriktade kontakter. Likväl som en ingång för det utländska intresset att investera i, flytta till eller besöka Sverige. Det är den storstadsregion i landet som har bäst förutsättningar och störst ansvar att hävda svenska intressen i konkurrens med utländska storstadsregioner.⁴

Att vidmakthålla regionens tillväxt och funktion är därför ett nationellt intresse - en förutsättning för att klara den globala konkurrensen och nationella målsättningar kring bostadsbyggande,

¹ SCB statistikdatabasen, Sweco 2016

² Mälardalsrådet/EBS 2016, Stockholms läns landsting 2016, Sweco 2017

³ SCB statistikdatabasen

⁴ Sweco 2016

klimatneutral ekonomi och social hållbarhet. Att lösa regionens tillväxtproblem, tydligast inom infrastruktur, bostäder och kompetensförsörjning, stärker landets internationella konkurrenskraft, sysselsättning, inkludering och omställning mot en grön ekonomi.⁵

Avsaknad av framkomlighet i regionens trafiksystem kan direkt översättas i betydande produktionsbortfall och välfärd förluster. Kostnader för trängsel och förseningar har beräknats överstiga 6 miljarder kronor per år i Stockholm-Uppsala regionen. Inte minst kapacitetsbrister i spårsystemet medför stora samhällskostnader för arbetspendlingen. Samtidigt står spårtrafiken för en mycket liten andel av utsläppskostnaderna, vilket gör det än mer angeläget att åtgärda brister.⁶

Bristen på bostäder har samtidigt återkommande pekats ut som ett av de allvarligaste hindren för Stockholm-Uppsala regionens tillväxt och sociala inkludering. Företagen upplever det som ett stort hinder i rekryteringen och resurssvaga individer och hushåll får allt svårare att etablera sig i regionen och ta del av dess möjligheter. Resultatet blir både en minskad attraktivitet och hållbarhet.⁷

Dessa insikter har funnits under lång tid och starkt influerat regionplaneringens inriktning mot ett ökat bostadsbyggande i en flerkärnig och tät region utgående från framför allt den spårburna kollektivtrafikens möjligheter. Detta gäller såväl inom regionen som gentemot dess nära omland, dvs. kringliggande län i den större Stockholm-Mälaren regionen.⁸

En av de viktigaste åtgärderna har därför ansetts vara att bygga ut Ostkustbanan till fyra spår hela vägen i det så kallade ABC-stråket mellan Stockholm och Uppsala. ABC-stråket har såväl regionens som landets största befolknings- och arbetsplatskoncentration och den mest omfattande arbetspendlingen över länsgräns. Stråket ansluter direkt till Arlanda och den nya kombiterminalen i Rosersberg. I stråket finns också en stor outnyttjad markreserv och goda förutsättningar för nya bostäder och arbetsplatser i kollektivtrafiknära lägen. Alla viktiga faktorer för en fortsatt och hållbar tillväxt i Stockholm-Uppsala regionen.

ABC-stråket är också en av landets hårdast belastade järnvägssträckor där en mängd trafikupplägg ska samsas på samma spår. I rusningstid är spåren fulla redan idag, och minsta störning för ett tåg eller på ett spår får stora földeffekter för hela trafiken. Anläggningen är hårt sliten och i behov av upprustning. Men även med trimningsåtgärder, ökat underhåll och de upprustningsåtgärder som pågår kvarstår behovet av ökad kapacitet. Detta gäller än mer om potentialen till nya bostäder och arbetsplatser ska realiseras, något som endast kan tillgodoses genom fler spår.

Den samhällsekonomiska bedömning som Trafikverket gjort visar att fyra spår Stockholm-Uppsala, i realiteten två nya spår från Myrbacken strax norr om Arlanda till Uppsala samt två nya stationer, är lönsamt. För varje investerad krona gör samhället som lägst en vinst på 30 öre, dvs. 30 procent, och som mest 70 öre/procent i det alternativ där ett ökat bostadsbyggande i nya stationslägen ingår.⁹ Som jämförelse kan nämnas att Citybanan genom Stockholm beräknades medföra en förlust om 30 öre per investerad krona i motsvarande samhällsekonomiska bedömning inför beslut.¹⁰ Faktum är att flera stora järnvägsprojekt genomförts i landet trots att kalkyler visar att de är förlustprojekt.¹¹

⁵ Stockholms Handelskammare 2015

⁶ Trafikanalys 2011

⁷ Stockholms Handelskammare 2014, 2016

⁸ Stockholms läns landsting 2016, Region Uppsala 2016

⁹ Trafikverket 2017

¹⁰ Transek 2006

¹¹ Andersson R. 2010

Det finns få järnvägsprojekt med högre lönsamhet för samhället än fyrspåret till Uppsala, baserat enbart på dess trafikekonomiska realiteter. Till det kan läggas dess regionalekonomiska betydelse, den stora potentialen till nya bostäder och arbetsplatser som frigörs - i runda tal 100 000 i båda fallen.¹² Därtill de ökade fastighetsvärden som uppstår som en direkt följd av investeringen och som summerar till miljardbelopp.¹³

*Utredningar visar att projektet till en kostnad om ca 10 miljarder kronor inkl. stationer och kringinvesteringar ger en sammantagen nytta som överstiger 22 miljarder kronor, dvs. mer än dubbla pengarna tillbaka.*¹⁴ I vågskålen finns även den grundläggande frågan om Stockholm-Uppsalaregionens attraktivitet, tillväxt och betydelse för landet. Det kan inte förutsättas att motsvarande nyttor uppstår någon annanstans om projektet inte genomförs. Tvärtom får det anses givet att oavsett var den framtida expansionen av Stockholm-Uppsalaregionen sker kommer det att krävas omfattande investeringar i infrastruktur av samhället. Något som tydligt framkommit av Stockholmsförhandlingen och den beslutade utbyggnaden av tunnelbanesystemet.

Utbyggnaden av tunnelbanan ger dock bara några års tidsfrist innan regionen åter står inför frågan var den fortsatta expansionen ska ske. Det kan noteras att den utbyggnadspotential tunnelbaneprojekten till Nacka, Barkarby och Arenastaden sammantaget förväntas ge uppgår till 78 000 bostäder till priset av 12,5 miljarder kronor i ny infrastruktur.¹⁵ I den jämförelsen framstår fyrspåret Stockholm-Uppsala som ett minst lika kostnadseffektivt sätt att bygga ut Stockholm-Uppsalaregionen och länkar därtill på ett tydligare sätt till såväl region- och fjärrtåg som Arlanda.

I ett systemperspektiv ger fyrspåret således nyttor även utanför regionen, såsom en ökad tillgänglighet till Stockholm-Uppsalaregionen och Arlanda från städer i kringliggande län. Något som motiverat att sju län i Stockholm-Mälarenregionen ställt sig bakom fyra spår Stockholm-Uppsala som gemensam prioritering inför kommande infrastrukturperiod.¹⁶ Det stärker också möjligheterna att knyta Dalarna och norrlandslänen närmare Stockholm-Uppsalaregionen och Arlanda samt minskar risken för att en ny flaskhals bildas i de växande person- och godstransporter längs ostkusten. Därför är fyra spår Stockholm-Uppsala prioriterat även i systemanalysen för Botniska korridoren, som stöds av fem län i Norrland.¹⁷

Transittrafiken genom Stockholm-Uppsalaregionen är därtill omfattande och när den allmänna ambitionen är att låta mer transporter gå på järnväg istället för väg, ökar belastningen på befintliga spår.¹⁸ Kombiterminalen i Rosersberg är en av landets största och har genom Ostkustbanan järnvägsförbindelse med kombiterminalen i Gävle hamn. Förutom containertrafik är Gävle hamn också importör av petroleumprodukter och allt flygbränsle till Arlanda går med tåg från hamnen.

En ökad tillgänglighet med tåg till Arlanda kan även stärka flygplatsen i konkurrensen med övriga flygplatser i Skandinavien, vilket i sin tur återverkar på Stockholm-Uppsalaregionens attraktivitet. Dessa nyttor är emellertid svårångade och har i begränsad utsträckning beaktats i den samhällsekonomiska bedömningen, men bidrar till att förstärka den positiva bilden.

¹² Stockholms Handelskammare 2015,

¹³ WSP 2013

¹⁴ Trafikverket 2017, WSP 2013

¹⁵ Stockholms läns landsting 2014

¹⁶ Mälardalsrådet/EBS 2016

¹⁷ Åf 2016

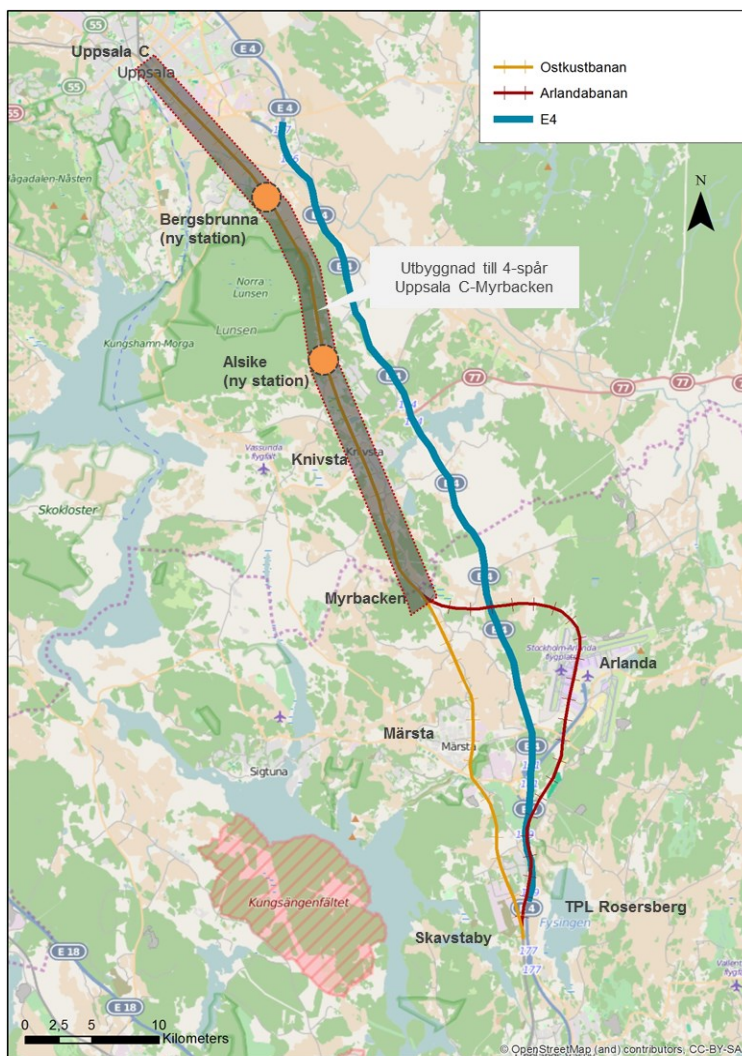
¹⁸ Sweco 2015

Det kostar samhället att inte bygga denna typ av lönsam och välbehövlig infrastruktur som fyrspåret Stockholm-Uppsala representerar. Utöver all den tid som går till spillo i ett sämre fungerande transportsystem med längre restider och återkommande driftstörningar kommer vare sig potentialen till nya bostäder och arbetsplatser eller latent fastighetsvärden fullt ut att frigöras i stråket.

Problemen i järnvägsnätet begränsar även möjligheterna till fortsatt regionförstoring och regionförstärkning i Stockholm-Mälardalen, Dalarna och södra Norrland. Detta gäller såväl pendeltåg som regional- och fjärrtåg. Exakt hur stor skillnaden blir jämfört en alternativ framtid utan eller med en kraftigt försenad investering i fyra spår Stockholm-Uppsala är svårt att säga och värdera. De beräkningar som presenteras i det efterföljande indikerar dock att det sannolikt kan röra sig om så mycket som 400 miljoner kronor per år för varje år investeringen skjuts framåt i tiden.

3. Vilka värden står på spel?

Trafikverkets bedömning är att behovet av nya spår uppstår kring år 2030, för att möta upp framtida resandeökningar, kvalitet och robusthet i trafiken samt kommunernas planer på nya stationslägen längs Ostkustbanan. Därför föreslås en utbyggnad av fyra spår Uppsala-Myrbacken mellan åren 2025 och 2030, med byggstart från Uppsala och söderut.¹⁹



Ambitionen är att öka tågtrafiken från dagens cirka 8 tåg i maxtimmen till 14 tåg år 2030, vilket säkrar 10-minuterstrafik med region-/fjärrtåg och kvartstrafik med pendeltåg. En sådan utökning av tågtrafiken ställer krav på trimmad och utbyggd infrastruktur. Med befintlig infrastruktur är det svårt att utöka tågtrafiken, och systemet har bristande robusthet vid trafikstörningar, med inställda tåg och förseningar som följd.²⁰

Fyra spår möjliggör också nya stationssamhällen i Bergsbrunna och Alsike. Härutöver har Handelskammaren pekat ut ytterliga, möjliga stationslägen.²¹ Uppsala kommun ser även att åtgärden ger en nödvändig avlastning av trafiksystemet runt Uppsala C.²² Därtill underlättas spårtrafiken till och från Dalarna och Norrland och möjliggör ett bättre tillvaratagande av redan

¹⁹ Trafikverket 2017

²⁰ Ibid

²¹ Stockholms Handelskammare 2015

²² Uppsala kommun 2017

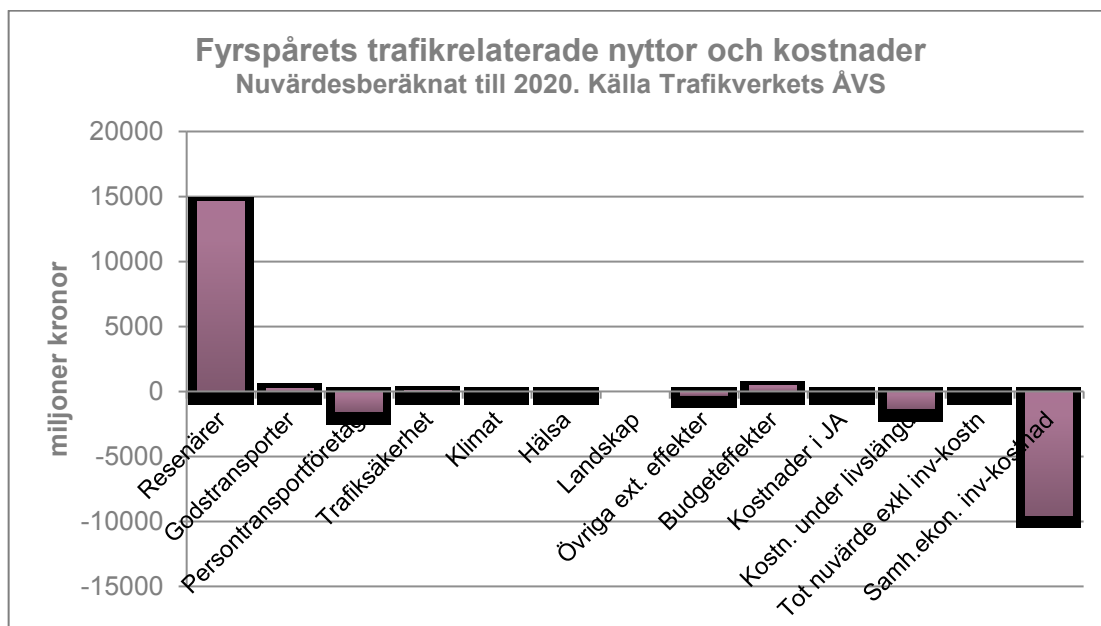
gjorda och planerade investeringar norr om Uppsala samt Citybanan i Stockholm.²³ Det är av stor vikt att de olika banorna (Ostkustbanan, Citybanan, Arlandabanan etc.) och noderna (stationer och kombiterminaler) ses i ett systemperspektiv, då de olika komponenterna inverkar på varandra.

3.1 Trafikekonomi²⁴

Bankapaciteten mellan Uppsala och Stockholm är hårt utnyttjad, där framförallt tågens olika körhastighet, olika stationsuppehåll, korsande tågrörelser och i vissa fall korta tåg begränsar den användbara kapaciteten. Med fyra spår på sträckan kan tågen separeras utifrån hastighet vilket ger en väsentligt ökad kapacitet, framkomlighet och robusthet i systemet.

På samma sätt som på det befintliga fyrspåret mellan Stockholm C och Skavstaby kan då långsamma tåg använda innerspår medan de snabbare använder ytterspår. Det innebär också att nyttorna realiseras fullt ut först när det finns fyra spår hela vägen Stockholm-Uppsala. Ingen etapplösning kan ersätta den kompletta utbyggnaden av fyra spår hela sträckan Stockholm-Uppsala. Att bara bygga en del av sträckan är samhällsekonomiskt olönsamt.

Den helt dominerande nyttan ligger i förkortade restider, framförallt för tågresenärer men till viss del även för resenärer på E4 som en följd av en viss överflyttning från vägtrafik till tåg. Den dominerande kostnadsposten är kopplad till investeringen. Ytterligare kostnader uppstår under driftskedet. För persontransportföretagen uppstår en nettokostnad då trafikeringkostnaderna förutsätts överstiga biljettintäkterna, i likhet med vad som är fallet idag.



Störst nyttor bedöms tillfalla kommunerna i stråket, men det uppstår nyttor även i andra delar av regionen och landet, inte minst för mer långväga tågtrafik. Verksamhetsmässigt berörs framför allt Arlanda flygplats och förutsättningarna att realisera planerna kring Airport City Stockholm med ambitionen att där skapa 30 000 nya arbetsplatser. Något som förutsätter en väl fungerande kompetensförsörjning från kringliggande samhällen, med järnvägen som naturlig sammanbindande länk.

²³ Landstinget Uppsala län 2012

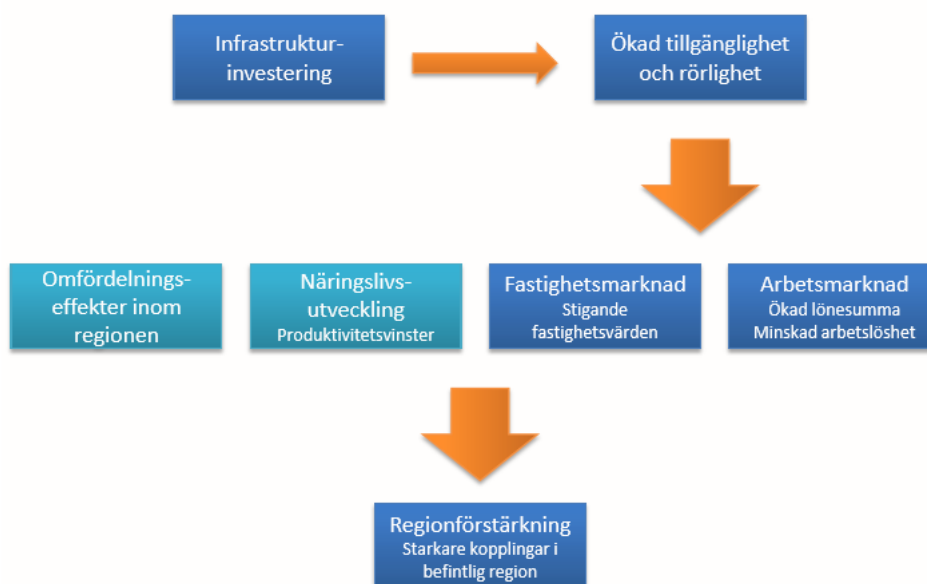
²⁴ Trafikverket 2017

Åtgärden bidrar också positivt till en ökad tillgänglighet som en följd av att utbudet i tågtrafiken kan öka och det sker en viss överflyttning av resande och transporter från väg till järnväg. En positiv klimateffekt ges av överflyttning från väg till järnväg, men samtidigt innebär utbyggnaden i sig ökade klimatutsläpp och påverkan på mark, landskap, biologisk mångfald och växt- och djurliv. Positiva effekter fås på hälsa som en följd av minskade utsläpp till luft och av att fler människor reser med kollektivtrafik, vilket innebär förbättrad trafiksäkerhet och att de rör sig mer jämfört med om de åker bil. I jämförelse med kostnaderna för infrastrukturen och trafikeringen samt tillhörande restidvinster är dessa effekter emellertid marginella.

Sammantaget uppstår en trafikrelaterad samhällsekonomisk vinst om 6,8 miljarder kronor vid utbyggnad av fyra spår mellan Myrbacken och Uppsala, med två nya stationslägen i Bergsbrunna och Alsike. Med en diskonteringsränta på 3,5 procent är den samhällsekonomiska kostnaden att fördröja dess realisering ca 238 miljoner kronor per år. Räknat i det penningvärde som gäller när investeringen sker samt beaktat att nettonyttorna uppstår successivt under kalkylperioden är kostnaden något lägre, ca 220 miljoner kronor per år. En kostnad i nivå med vad som beräknades för en senareläggning av den nu pågående utbyggnaden av fyra spår på Mäljarbanan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll.

3.2 Regionalekonomi

Förutom de trafikrelaterade effekterna ger fyra spår hela vägen Stockholm-Uppsala även upphov till regionalekonomiska effekter. Dessa är kopplade till en ökad tillgänglighet med kollektivtrafik i stråket och påverkar såväl fastighetsmarknaden som arbetsmarknaden. Antalet arbetsplatser som nås inom 30/60 minuter med kollektivtrafik mer än dubblas i flertalet berörda stationslägen.²⁵ Sambandet mellan ökad tillgänglighet och stärkt regionalekonomi illustreras översiktligt i figuren nedan.²⁶



3.2.1 FASTIGHETSMARKNADEN

För den fortsatta stadsutvecklingen i Uppsala är en ny station i Bergsbrunna en nyckelbricka för kommunen, tillsammans med en trafiklänk över Fyriskan till stadens sydvästra delar. En ny station skapar förutsättningar för stationsnära exploatering, men kan också ge en avlastning av trafiksystemet och Uppsala C så att andra delar av staden kan exploateras. Totalt bedömer

²⁵ Stockholms läns landsting 2012

²⁶ Sweco 2011

kommunen att så mycket som 45 000 nya bostäder kan tillkomma genom en utbyggnad av fyrspåret till Uppsala.²⁷

Även i Knivsta kommun finns potential till kraftigt ökat bostadsbyggande vid förbättrad tågtrafik. Ett nytt stationsläge ger förutsättningar för 20 000 bostäder i Alsike, men förutsätter i likhet med Bergsbrunna ytterligare två spår på Ostkustbanan. Därtill kan utbyggnaden i det befintliga stationsläget i Knivsta intensifieras och samma ske även i Märsta. Härutöver har Handelskammaren pekat ut ytterliga, möjliga stationslägen.²⁸ Parallellt skapas möjligheter för fler arbetsplatser, såväl i anslutning till de nya bostadsområdena som i verksamhetsområden.

På lång sikt bedöms fyrspåret kunna ge omkring 100 000 nya bostäder och lika många arbetsplatser i stråket Uppsala-Märsta. Den skisserade omfattningen av bostäder innebär en investeringsvolym nära 350 miljarder kronor och i kombination med övriga investeringar en total ekonomisk potential omkring 480 miljarder kronor vid en utveckling av stråket.²⁹

De kommuner som har mest att vinna på en utbyggnad av Ostkustbanan är Uppsala, Knivsta, Sigtuna och Upplands Väsby, som alla får en väsentligt ökad tillgänglighet och därmed attraktivitet för investeringar genom åtgärden. Kollektivtrafiktillgängligheten förklarar hela 40 procent av skillnaden mellan priserna på bostadsrätter i olika områden i ABC-stråket. Effekten blir därför särskilt stor i de nya stationslägena Bergsbrunna och Alsike, där betalningsviljan för såväl nya som befintliga bostäder och verksamhetsytor kan stiga med upp till 10 procent.³⁰ Något som i kombination med en kraftigt ökad exploatering frigör betydande ekonomiska värden för fastighetsägare, exploatörer och samhället i stort genom beskattningen, men som inte uppstår om fyrspåret uteblir.

Några av de viktigaste parametrarna vid nybyggnation är, utöver efterfrågan, att det finns tillgång till lämplig planlagd mark som medger lönsam nyproduktion och en fungerande samhällsstruktur med service och kommunikationer. Här kan noteras att 60 procent av den potentiella utbyggnaden i stråket Uppsala-Märsta finns med i befintliga planer och att fyrspåret ger goda möjligheter till hållbar arbetspendling. Beräkningsexempel visar vidare att den förväntade försäljningsintäkten vid nyproduktion av bostäder i stråket med marginal överstiger produktionskostnaden och ger möjlighet till god vinst för exploatörerna.³¹ Sannolikheten att potentialen ska realiseras vid en utbyggnad av fyrspåret får därmed bedömas som hög.

De exploaterings- och markvärdeseffekter som uppstår till följd av en ökad tillgänglighet genom fyrspåret till Uppsala har av WSP beräknats till 5,3 miljarder kronor.³² Med en diskonteringsränta på 3,5 procent är den samhällsekonomiska kostnaden att fördröja deras realisering ca 185 miljoner kronor per år. Räknet i det penningvärde som gäller när investeringen sker samt beaktat att markvärdeseffekterna uppstår och realiseras successivt är kostnaden något lägre, ca 170 miljoner kronor per år.

3.2.2 ARBETSMARKNAD

Som nämnts förväntas en utbyggnad av fyra spår till Uppsala skapa rum och förutsättningar för 100 000 nya arbetsplatser i stråket Uppsala-Märsta. Det genomsnittliga värde som genereras per arbetsplats i Stockholm-Uppsalaregionen överstiger idag en miljon kronor.³³ 100 000 nya arbetsplatser kan därmed sägas representera över 100 miljarder kronor per år i ökat produktionsvärde.

²⁷ Uppsala kommun 2017

²⁸ Stockholms Handelskammare 2015

²⁹ Ibid

³⁰ WSP 2013, 2015

³¹ WSP 2015

³² WSP 2013

³³ SCB statistikdatabasen

Denna produktionspotential kan förvisso inte tillskrivas enbart det aktuella stråket Uppsala-Märsta och investeringen i fyra spår, men inte heller tas för given om investeringen uteblir. Att skapa rum i attraktiva lägen för Stockholm-Uppsalaregionens fortsatta tillväxt är en väsentlig förutsättning för att frigöra dylik ekonomisk potential i riket. Utgående från dagens förhållanden, med ett skattetryck kring 44 procent av BNP, handlar det om över 44 miljarder kronor per år i totala skatteintäkter, givet 100 000 nya arbetsplatser.

Likväl är det fullt möjligt att såväl befolkningsökningen som arbetsplatserna kan uppstå någon annanstans i regionen eller landet vid en utebliven investering i fyra spår till Uppsala, varför effekter till följd av fler invånare och arbetsplatser begränsas till redovisade trafik- och fastighetsekonomiska vinster. Dessa uppstår som en direkt konsekvens av fyrspåret, precis som kostnader för investering och drift, och vilar på mer robust grund.

Däremot är det både tänkbart och sannolikt att fyrspåret leder till en bättre fungerande arbetsmarknad, såväl i Stockholm-Uppsalaregionen som i stationsorter i kringliggande län. En ökad tillgänglighet till arbetsplatser och arbetskraft påverkar såväl individens möjligheter att få jobb eller löneökning som företagets möjligheter att rekrytera och öka produktiviteten. Enkelt uttryckt stiger potentialen med antalet individer som kan interagera inom rimlig res-/pendlingstid och förklarar en stor del av Stockholm-Uppsalaregionens höga sysselsättning, produktionsvärden och förmåga till förnyelse.

Arbetslösheten och inkomsterna i stråket påverkas emellertid även av den socioekonomiska strukturen, där exempelvis villaförorten Knivsta idag har lägre arbetslöshet än kommunerna närmare Stockholms stad,³⁴ trots en lägre tillgänglighet till regionens arbetsmarknad. Att stråket redan är relativt välförsett med arbetsplatser inom rimlig pendlingstid påverkar också förbättringspotentialen. Vägtransporterna spelar därtill in, liksom kostnaden att använda kollektivtrafiken.

Det är därför svårt att isolera effekterna av ökad tillgänglighet på arbetslöshet och inkomst bland de invånare som berörs av förändringen. Det finns dock starka empiriska bevis på att sådana effekter uppstår och att värdena ofta är betydande när arbetskraftens potential bättre tas tillvara.³⁵

Här bör också nämnas regionens internationella konkurrenskraft och Arlandas utveckling. I takt med att konkurrensen om världens företag och talanger hårdnar är det av nationellt intresse att utveckla Stockholm-Uppsalaregionens position inom ledande och utvecklande funktioner. Detta utgör den mest lönsamma sysselsättningen, med starka kopplingar till den kunskapsintensiva tjänstesektorn, och ligger bakom en stor del av Sveriges attraktivitet och förmåga till värdeskapande.³⁶

Möjligheterna för människor att resa och gods att snabbt transporteras är avgörande för att kunna hävda sig i den globala konkurrensen. Arlanda har en nyckelroll och behöver kontinuerligt utvecklas vad gäller kapacitet, linjeutbud, upptagningsområde och anslutande transporter. Fyra spår Stockholm-Uppsala stärker Arlandas förutsättningar, vilket är väsentligt både för att klara den internationella konkurrensen och hanteringen av den trafikökning som uppstår om/när Bromma flygplats läggs ner.³⁷

³⁴ Arbetsförmedlingen, årsstatistik

³⁵ Tillväxtanalys 2011

³⁶ Sweco 2017

³⁷ Sundström A. 2016

3.3 Syntes

Den sammanvägda bedömningen är att samhället går miste om i storleksordningen 400 miljoner kronor för varje år utbyggnaden av fyra spår hela vägen Stockholm-Uppsala skjuts fram i tiden. Framför allt genom längre restider, men också genom orealiserade fastighetsvärden. Därtill de tillgänglighetsförbättringar som med stor sannolikhet kan ge ett väsentligt bidrag till en bättre fungerande regional arbetsmarknad och ökad skattekraft, men som inte fångats inom ramen för genomförda studier. Om åtgärden skjuts fram till nästa infrastrukturperiod (efter 2030) talar vi om en kostnad för samhället motsvarande nästan halva infrastrukturinvesteringen om 10 miljarder kronor.

Det finns även skäl att fråga sig hur Stockholm-Uppsalaregionen och Sverige utvecklas om bristfällig transportinfrastruktur underminerar förutsättningarna för ny exploatering i attraktiva lägen. Finns då möjlighet att tillvarata tillväxtpotentialen eller kommer trängseln innebära en lägre tillväxt? Fortsätter regionen stå sig väl i den internationella konkurrensen eller tröttnar företag och anställda på bostadsbristen och svårigheterna att ta sig fram i regionen? Och om Stockholm-Uppsalaregionens tillväxt mattas av, vilka förutsättningar finns då att möta behov i andra delar av landet?

För att en region och ett land i norra Europa ska kunna konkurrera globalt även i framtiden, krävs kraftfulla satsningar som stärker regionen och landet. Ska det dessutom ske hållbart, med minskade utsläpp av växthusgaser och ökad rörlighet för många, är järnvägen och den spårburna kollektivtrafiken en nyckelfaktor. Fyra spår hela vägen Stockholm-Uppsala fyller alla kriterier för en sådan framtidssatsning.

Referenser

Andersson R. (2010) Stora förlustprojekt. Diskussion utifrån Citybanan och höghastighetsbanor

Arbetsförmedlingen, årsstatistik

Landstinget i Uppsala län (2012) Trafikverkets kapacitetsutredning – svar på remiss från Trafikverket

Mälardalsrådet/EBS 2016 Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalen, Östergötland och Gotland

Region Uppsala (2016) Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län

Transek (2006) Samhällsekonomi Citybanan

SCB, statistikdatabasen

Stockholms Handelskammare (2014) Bostadsbrist – farlig flaskhals för jobben

Stockholms Handelskammare (2015) Fyra spår ger 100 000 bostäder

Stockholms Handelskammare (2016) Bostadsbristen förgiftar företagen, enkätundersökning

Stockholms Handelskammare (2016) Framtidens stationssamhällen

Stockholms läns landsting (2012) Befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige – reviderade framskrivningar till år 2050, dataunderlag

Stockholms läns landsting (2014) Utbyggnad av tunnelbanan enligt 2013 års Stockholmsförhandling

Stockholms läns landsting (2016) Rufs 2050 samrådsförslag

Stockholms läns landsting (2016) ÖMS 2050 samrådsförslag

Sundström A. (2016) Mer flyg och bostäder

Sweco (2011) Vad kostar det att vänta? Utbyggnad av Mälardalen mellan Kallhäll och Tomtebodan

Sweco (2015) Resor och transporter i östra Mellansverige

Sweco (2016) Stockholmsregionens internationella kontakter och utbyte

Sweco (2017) Stockholmsregionens utmaningar och möjligheter

Tillväxtanalys (2011) Regional tillväxt genom ökad tillgänglighet

Trafikanalys (2011) Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys

Trafikverket (2017) Åtgärdsvalsstudie ABC-stråket

Uppsala kommun (2016) Översiktsplan 2016

Uppsala kommun (2017) Yttrande angående regeringsinitiativet om nya städer

WSP (2013) Ökad kapacitet på Ostkustbanan – Effekter av två nya spår mellan Uppsala och Stockholm

WSP (2015) Alternativt fyrspar Märsta-Uppsala. Översiktlig kostnads- och intäktsberäkning

Åf (2016) Botniska korridoren – övergripande systemanalys