

Fyra spår för Sverige

Pacta sunt servanda!



Uppdrag: Fyra spår för Sverige
Uppdragsnummer: 30038756
Kund: Region Uppsala
Datum: 2022-02-18
Upprättad av: Micael Sandberg

Innehållsförteckning

Förord	4
1. En fråga av nationell betydelse	5
1.1 Fyrspåret avgörande för en fortsatt och hållbar tillväxt	5
1.2 En mycket lönsam investering.....	9
2. Vilka värden står på spel?	12
2.1 Trafikekonomi	12
2.2 Regionalekonomi.....	14
3. Syntes.....	18

Förord

För att Stockholm-Uppsala-regionen 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 Uppsala-Stockholm fyller alla kriterier för en sådan framtidssatsning.

Det var utgångspunkten för ett historiskt avtal mellan staten, Uppsala kommun, Knivsta kommun och Region Uppsala. Fyra spår ska ge 48 500 nya bostäder och tusentals nya arbetstillfällen. Ingen annan sträcka i landet visar på lika goda vinster för hela Sverige. På kort tid tjänar samhället in investeringen.

Men, att ingå ett mycket tydligt och ambitiöst avtal för att sedan inte fullfölja det i efterföljande beslutsprocesser, som att besluta nationell plan 2022-2033 utan hänsyn till fyrspårsavtalet, signalerar tvekan och osäkerhet inte bara till avtalsparterna utan även till näringslivet. Det underminerar realiseringen av investeringsplaner och sätter stora samhällsekonomiska värden på spel.

Utan en väl fungerande huvudstadsregion risker hela landet att tappa i konkurrenskraft och förmåga att klara välfärden. Därför behöver fyrspåret finansieras fullt ut och vara färdigbyggt inom kommande planperiod 2022-2033, vilket var statens löfte i avtalen med kommunerna och regionen. Avtal ska hållas och det kostar samhället 400 miljoner kronor för varje år utbyggnaden skjuts fram i tiden!

Denna rapport utarbetades ursprungligen i juni 2017 på uppdrag av Region Uppsala med flera aktörer. Föreliggande version är en uppdatering av den tidigare rapporten med hänvisning till aktuella sakförhållanden, inte minst det förslag till ny nationell plan för infrastrukturen 2022-2033 som Trafikverket lagt fram och som beslutas av Regeringen i juni 2022.

1. En fråga av nationell betydelse

Fyrspårsavtalet är en överenskommelse mellan staten, Uppsala kommun, Knivsta kommun och Region Uppsala. Den ska leda till två nya spår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholm, nya stationer i Bergsbrunna och Alsike, ny kollektivtrafik i södra Uppsala, 48 500 nya bostäder och tusentals nya arbetsplatser.¹

Statens löfte var att fyrspåret ska vara färdigställt till 2034, men i Trafikverkets förslag till ny nationell plan för infrastrukturen 2022-2033 täcks endast 18 procent av kostnaden och fyrspåret är därmed kraftigt underfinansierat. Det trots att ramen utökats med 176 miljarder kronor jämfört nu gällande plan.²

Att ingå ett avtal för att sedan inte fullfölja det i efterföljande beslutsprocesser signalerar tvekan och osäkerhet inte bara till avtalsparterna utan även till näringslivet. Det underminerar realiseringen av investeringsplaner och sätter stora samhällsekonomiska värden på spel. Att avtal ska hållas är en grundläggande regel och en förutsättning för den utbyggnad och omställning som måste ske med hänsyn både till människa och miljö.

Statens löfte var att fyrspåret ska vara färdigställt till 2034.

1.1 Fyrspåret avgörande för en fortsatt och hållbar tillväxt

I den integrerade bostads-, studie- och arbetsmarknadsregionen Stockholm-Uppsala bor i dag 2,8 miljoner invånare eller en dryg fjärdedel av Sveriges befolkning. Här skapas 36 procent av BNP och 40 procent av tillväxten i landet. Här finns 360 000 företag, forskning i världsklass, starka kluster inom Life Science, IT&Telekom, kvalificerade företagstjänster, kulturella och kreativa näringar med mera. Därtill merparten av landets finansiella sektor och huvudkontor i internationella företag.³

Regionen utgör en tillväxtmotor för hela Sverige, ökar kontinuerligt sin befolkningsmässiga och ekonomiska tyngd i landet och beräknas växa med över en miljon invånare och mer än en halv miljon arbetstillfällen till 2050. För att

Regionen utgör en tillväxtmotor för hela Sverige.

Här skapas 36 procent av BNP och 40 procent av tillväxten i landet.

¹ Regeringskansliet 2017

² Trafikverket 2021:186

³ Stockholms Handelskammare 2021, Sweco 2016, Mälardalsrådet 2020, SCB statistikdatabasen

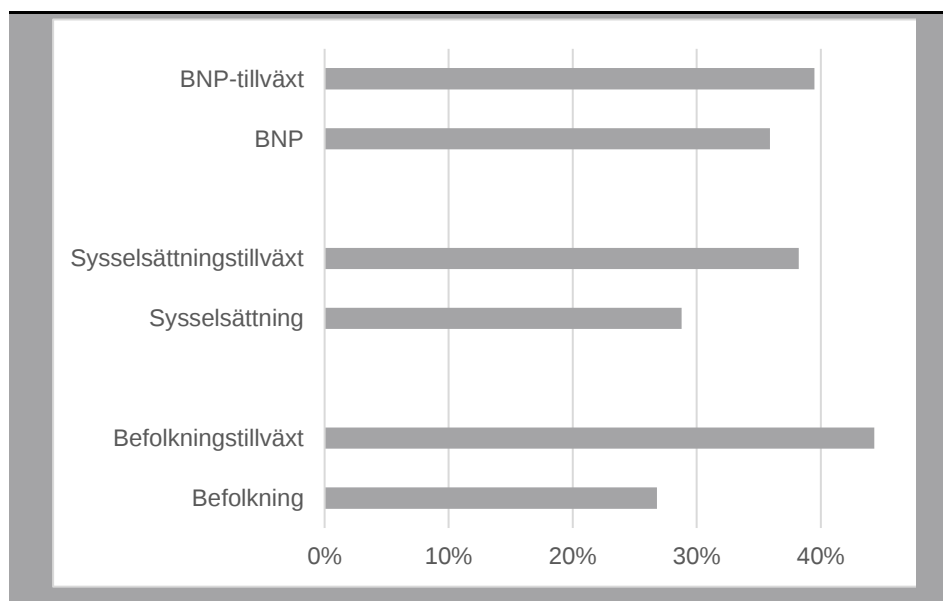
klara en sådan tillväxt krävs stora, samordnade satsningar både inom transportsektorn och på bostadsmarknaden.⁴

Tillväxttakten har legat än högre de senaste tio åren med omkring 40 000 nya invånare och 22 000 fler arbetstillfällen per år.⁵ Avkastningen per arbetstillfälle ligger därtill ca 20 procent högre än riksgenomsnittet. Regionens starka tillväxt bidrar till ett högre produktionsvärde och skattekraft till nytta för hela landet.

Att bygga ut Ostkustbanan till fyra spår hela vägen mellan Uppsala och Stockholm är en nödvändig åtgärd för fortsatt och hållbar tillväxt. Stråket utgör Sveriges största befolknings- och arbetsplatskoncentration och har den mest omfattande arbetspendlingen över länsgräns. Det 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.

Att bygga ut Ostkustbanan till fyra spår hela vägen mellan Uppsala och Stockholm är en nödvändig åtgärd för fortsatt och hållbar tillväxt.

Figur 1. Stockholm-Uppsalaregionen som andel av riket 2020 samt av rikets tillväxt 2000-2020
Källa: SCB



Stockholm-Uppsalaregionen har stor betydelse för Sveriges ekonomiska välbefinnande och rankas återkommande som en av världens mest attraktiva storstadsregioner när det gäller livskvalitet, jämställdhet, demokrati och säkerhet – alla viktiga faktorer för den globala ekonomins högrörliga kompetens.⁶

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

Stockholm-Uppsalaregionen har stor betydelse för Sveriges ekonomiska välbefinnande.

⁴ Region Stockholm 2019:10, Stockholms läns landsting 2017:2, Mälardalsrådet 2020 a

⁵ SCB statistikdatabasen

⁶ Region Stockholm 2021, Sweco 2016

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.⁷

Uppsala har som nordlig nod i denna region ökat sin andel av befolkning och sysselsättning och siktet är inställt på fortsatt tillväxt. Så även i närliggande Knivsta kommun, som fram till 2003 var en del av Uppsala kommun. Vid sidan av huvudstäderna har Uppsala störst tillväxtpotential i Norden, enligt en rapport från Nordiska ministerrådet.⁸ Kommunen kan erbjuda en stor variation i boende- och livsmiljöer och tar höjd för att öka sin befolkning med 100 000 invånare på 30 års sikt.⁹ Fyrspårsavtalet ger de nödvändiga förutsättningarna för en sådan expansion.

Samtidigt ska 60 000 nya arbetstillfällen skapas inom exportindustri, affärstjänster och vardagliga verksamheter. Life Science industrin utvecklas starkt och agerar draglok tillsammans med den starka befolkningstillväxten.¹⁰ Uppsala universitet och Sveriges Lantbruksuniversitet expanderar och försörjer såväl Uppsala som Stockholm med den kompetens som krävs i det kunskapsintensiva näringslivet.¹¹

Interaktionen syns i resandestatistiken, där pendlingen in mot Uppsala idag är nästan lika stor som utpendlingen.¹² Fyrspåret är av största vikt för att arbetspendlingen ska fungera. Resandet med tåg mellan Uppsala och Stockholm har redan slagit i kapacitetstaket och förväntas öka med 35-45 procent till 2050.¹³ Regionaltågsresandet har ökat med nästan 200 procent sedan 1990 medan fjärrtågtrafiken ökat med endast 34 procent.¹⁴

Även vid en utbyggd kapacitet prognosticeras brist i sittplatskapacitet för relationerna mot Stockholm från Uppsala år 2050 (figur 2).¹⁵ Fyrspåret ökar kapaciteten och kortar restider, för tågresenärer men till viss del även för resenärer på E4 till följd av överflyttning från vägtrafik till tåg. Sammantaget bedöms en trafikrelaterad samhällsekonomisk vinst om 6,8 miljarder kronor (se avsnitt 2.1).

I ett vidare norduppländskt perspektiv tillkommer ett kluster med över 5 000 sysselsatta i industriella och energiproducerande verksamheter. Under 2020-talet planeras flera nya projekt och mångmiljardinvesteringar av nationell och internationell dignitet. Ett slutförvar för använt kärnbränsle och en utbyggnad av förvaret för kortlivat radioaktivt avfall ska realiseras i Forsmark, Östhammars kommun.¹⁶

Tillika planerar Vattenfall i samarbete med SAS, Shell och LanzaTech en ny produktionsanläggning i Forsmark för upp till 50 000 ton syntetiskt flygbränsle per år, tillverkat av fossilfri el och återvunnen koldioxid. Vid full produktion kan

Vid sidan av huvudstäderna har Uppsala högst tillväxtpotential i Norden.

Fyrspårsavtalet ger de nödvändiga förutsättningarna för expansion.

Fyrspåret är av absolut största vikt för att arbetspendlingen mellan Stockholm och Uppsala ska fungera.

Samtantaget bedöms en trafikrelaterad samhällsekonomisk vinst om 6,8 miljarder kronor.

⁷ Mälardalsrådet 2020 (a), Sweco 2016

⁸ Nordiska ministerrådet 2020

⁹ Uppsala kommun 2020

¹⁰ Sweoc 2021

¹¹ Mälardalsrådet 2021, Mälardalsrådet 2018

¹² SCB statistikdatabasen

¹³ Mälardalsrådet 2020 (c)

¹⁴ Mälardalsrådet 2020 c

¹⁵ Ibid

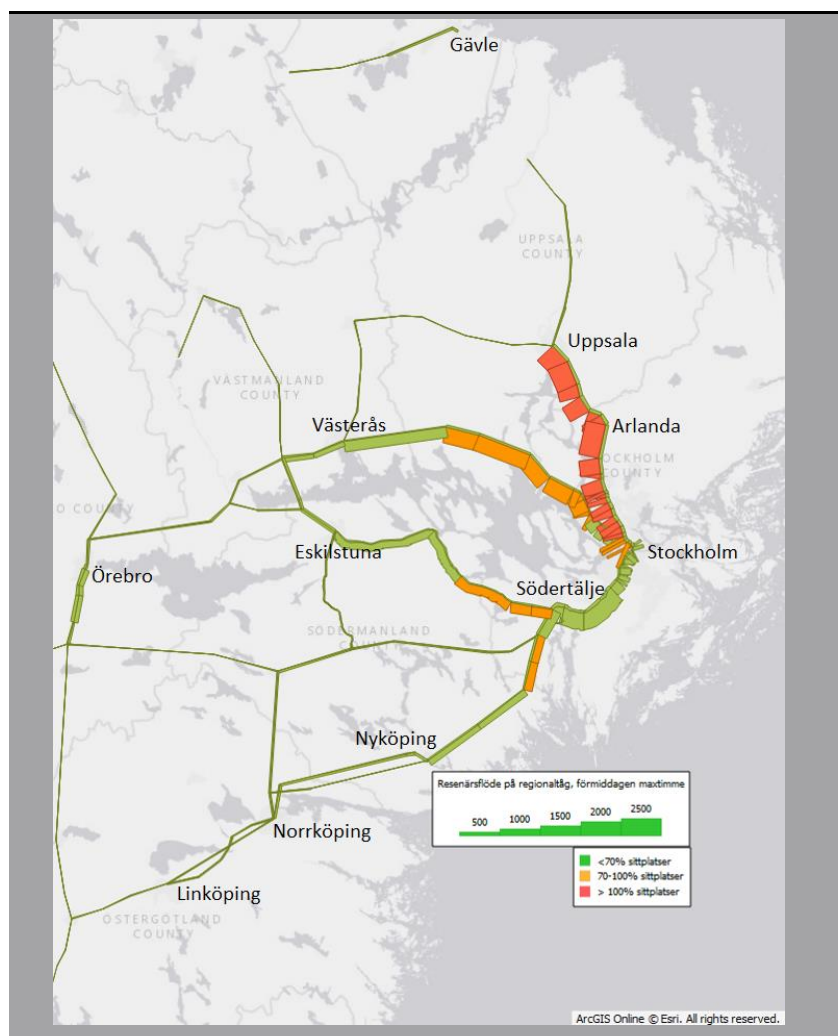
¹⁶ Källa: Svensk Kärnbränslehantering AB

anläggningen förse SAS med upp till 25 procent av bolagets globala behov av hållbart flygbränsle år 2030.¹⁷ Kompetensförsörjningen av dessa verksamheter är i hög grad beroende av väl fungerande förbindelser till Uppsala.

Fyrspåret är kritiskt för att tillgänggöra olika kompetenser och skapa rörlighet på arbetsmarknaden så att Uppsala och andra arbetsmarknadsnoder kan hävda sig i den internationella konkurrensen inom globala industrikoncerner. Samtliga av de stora industriföretagen inom Life Science industrin i Stockholm-Uppsalaregionen har genomfört och planerar för fortsatt expansion, såsom Cytiva, Thermo Fisher och Galderma i Uppsala och Astra Zeneca i Södertälje.¹⁸ Diskussioner förs löpande om nya storskaliga etableringar kopplat internationella förfrågningar i hela regionen. Väl fungerande transporter är en förutsättning för att så ska ske.

Fyrspåret är kritiskt för att tillgängliggöra kompetenser och skapa rörlighet på arbetsmarknaden.

Figur 2. Brister i sittplatskapacitet för regionaltågen 2050 med beslutade åtgärder och nya tåg.
Källa: Mälardalsrådet 2020 c



¹⁷ Källa: Vattenfall AB

¹⁸ Källa: Bolagsverket och SCB samt uppgifter från berörda företag

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

Avsaknad av framkomlighet i regionens trafiksystem kan direkt översättas i betydande produktionsbortfall och välfärdsförluster. Kostnader för trängsel och förseningar beräknades redan för tio år sedan 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 bristerna.¹⁹

Bristen på bostäder har samtidigt 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.²⁰

Dessa insikter har funnits under lång tid och influerat regionplaneringens inriktning mot ett ökat bostadsbyggande i en flerkärnig och tät region utgående från framför allt den spårburna kollektivtrafikens möjligheter. Det gäller såväl inom regionen som gentemot dess nära omland, dvs. kringliggande län i den större Stockholm-Mälarenregionen.²¹

1.2 En mycket lönsam investering

Uppsala-Stockholm är 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 upprustningsåtgärder kvarstår behovet av ökad kapacitet. Det gäller än mer om potentialen till nya bostäder och arbetsplatser ska realiseras, något som endast kan tillgodoses genom fler spår.²²

Den samhällsekonomiska bedömning som Trafikverket gjort visar att två nya spår från Uppsala till länsgränsen mot Stockholm inklusive 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.²³

Att vidmakthålla Stockholm-Uppsala-regionens tillväxt och funktion är ett nationellt intresse.

Avsaknad av framkomlighet kan direkt översättas i produktionsbortfall och välfärdsförluster.

¹⁹ Trafikanalys 2011

²⁰ Stockholms Handelskammare 2014, Stockholms Handelskammare 2016

²¹ Stockholms läns landsting 2016, Region Uppsala 2016

²² Trafikverket 2017:092

²³ Ibid

Det finns få järnvägsprojekt med högre lönsamhet för samhället än fyrspåret till Uppsala. Utredningar visar att fyrspåret inkl. stationer och kringinvesteringar ger en sammantagen nytta som överstiger 22 miljarder kronor. Även om den beräknade kostnaden för fyrspåret höjts i förslaget till nationell plan för infrastrukturen 2022-2033 så kvarstår bilden av lönsamhet. I synnerhet vid jämförelse med andra järnvägsinvesteringar.²⁴

I vågskålen finns även den grundläggande frågan om Stockholm-Uppsalaregionens attraktivitet, tillväxt och betydelse för landet. Oavsett var den framtida expansionen av regionen sker kommer det att krävas omfattande investeringar i infrastruktur av samhället. Swecos bedömning är att fyrspåret är ett lika kostnadseffektivt sätt att bygga ut regionen som den pågående tunnelbaneutbyggnaden till Nacka, Barkarby och Arenastaden.

Fyrspåret knyter även på ett tydligt sätt ihop region- och fjärrtåg samt länkar till Arlanda. Riksintresset Arlanda har en särställning som landets primära flygplats för såväl inrikes- som utrikesflyg och är en utpekad nod i det transeuropeiska transportnätverkets stomnät. För att hantera framtida trafikvolymer och samtidigt klara miljömålen krävs en utbyggnad av anslutande transporter, däribland fyra spår hela vägen Stockholm-Uppsala.²⁵ En ökad tillgänglighet med tåg till Arlanda kan även vidga upptagningsområdet och stärka flygplatsen i konkurrensen med övriga flygplatser i Skandinavien, vilket i sin tur återverkar på Stockholm-Uppsalaregionens attraktivitet.

I ett systemperspektiv ger fyrspåret stora nyttor även utanför regionen, såsom en ökad tillgänglighet till Stockholm-Uppsalaregionen och Arlanda från städer i kringliggande län. Något som föranlett att investeringen är en av de högst prioriterade bland de sju län som ingår i det storregionala samarbetet En Bättre Sits, som tillsammans representerar 40 procent av Sveriges befolkning och 50 procent av landets samlade ekonomi.²⁶

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 godstransporterna längs ostkusten. Därför är fyra spår Stockholm-Uppsala prioriterat även i en systemanalys av Botniska korridorerna, som stöds av fem län i Norrland.²⁷

Transittrafiken genom Stockholm-Uppsalaregionen är därtill omfattande och då ambitionen såväl storregionalt som nationellt är att låta mer transporter gå på järnväg istället för på väg, ökar belastningen på befintliga spår.²⁸

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.

Det kostar samhället att inte bygga denna typ av lönsam och välbehövlig infrastruktur som fyrspåret Uppsala-Stockholm 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

Få järnvägsprojekt har en högre lönsamhet för samhället än fyrspåret till Uppsala.

Investeringen är en av de högst prioriterade inom En Bättre Sits, som representerar 40 procent av Sveriges befolkning och 50 procent av landets samlade ekonomi.

Det kostar samhället att inte bygga denna typ av lönsam och välbehövlig infrastruktur.

²⁴ Ibid

²⁵ Mälardalsrådet 2020 b

²⁶ Mälardalsrådet 2020 a

²⁷ Åf 2016

²⁸ Mälardalsrådet 2020 a, Mälardalsrådet 2016

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. Det 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 gjorts indikerar att det kan röra sig om så mycket som 400 miljoner kronor per år för varje år investeringen skjuts framåt i tiden.

2. Vilka värden står på spel?

Fyrspåret behöver enligt Trafikverkets egen bedömning vara på plats år 2030, för att möta upp framtida resandeökningar, kvalitet och robusthet i trafiken samt kommunernas utbyggnadsplaner i anslutning till nya stationslägen längs Ostkustbanan.²⁹

I åtgärdsvalsstudien föreslogs därför en utbyggnad mellan åren 2025 och 2030, med byggstart från Uppsala och söderut.³⁰ Att pandemin gett en tillfällig minskning i resandet ändrar inte de underliggande premisserna. Det mesta talar för en återgång till normalitet och fulla tåg så snart Covid-19 inte längre klassas som en samhällsfarlig smitta med tillhörande restriktioner.³¹

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.³²

Fyrspåret möjliggör också nya stationssamhällen i Bergsbrunna och Alsike. Uppsala kommun ser att åtgärden ger en nödvändig avlastning av trafiksystemet runt Uppsala C.³³ Därtill underlättas spårtrafiken till och från Dalarna och Norrland och möjliggör ett bättre tillvaratagande av redan gjorda och planerade investeringar norr om Uppsala samt Citybanan i Stockholm.³⁴ Det är av stor vikt att de olika banorna (Ostkustbanan, Citybanan, Arlandabanan etc.) och noderna (stationer och kombiterminaler) ses i ett systemperspektiv, då de i hög grad inverkar på varandra.

Fyrspåret behöver enligt Trafikverkets egen bedömning vara på plats år 2030.

Att pandemin gett en tillfällig minskning i resandet ändrar inte de underliggande premisserna.

2.1 Trafikekonomi

Bankapaciteten mellan Uppsala och Stockholm är hårt utnyttjad, där framför allt tågens olika körhastighet, olika stationsuppehåll, korsande tågrörelser och i vissa fall korta tåg begränsar den användbara kapaciteten. Med fyra spår längs

²⁹ Trafikverket 2017:092

³⁰ Ibid

³¹ Mälardalsrådet 2021

³² Trafikverket 2017:092

³³ Uppsala kommun 2017

³⁴ Landstinget Uppsala län 2012

hela sträckan kan tågen separeras utifrån hastighet, vilket ger en väsentligt ökad kapacitet, framkomlighet och robusthet i systemet.³⁵

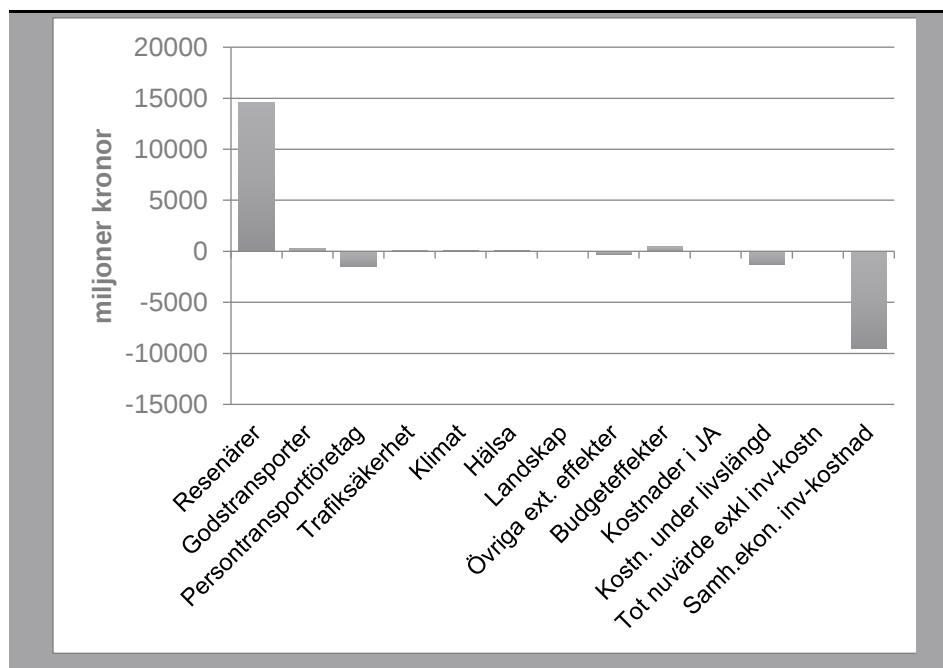
På samma sätt som på det befintliga fyrspåret mellan Stockholm C och Skavstaby kan då långsamma tåg använda innerspår medan de snabbare använder ytterspår. Det innebär också att nyttorna realiseras fullt ut först när det finns fyra spår hela vägen Stockholm-Uppsala. Ingen etapplösning kan ersätta den kompletta utbyggnaden av fyra spår hela sträckan Stockholm-Uppsala. Att bara bygga en del av sträckan är samhällsekonomiskt olönsamt.³⁶

Den helt dominerande nyttan ligger i förkortade restider, framför allt för tågresenärer men till viss del även för resenärer på E4 som en följd av en viss överflyttning från vägtrafik till tåg (figur 3). Den dominerande kostnadsposten är kopplad till investeringen. Ytterligare kostnader uppstår under driftskedet. För persontransportföretagen uppstår en nettokostnad då trafikeringskostnaderna förutsätts överstiga biljettintäkterna, i likhet med vad som är fallet idag.

Ingen etapplösning kan ersätta den kompletta utbyggnaden av fyra spår.

Den helt dominerande nyttan ligger i förkortade restider.

Figur 3. Fyrspårets trafikrelaterade nyttor och kostnader. Nuvärdesberäknat till 2020.
Källa Trafikverket 2017:092



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

³⁵ Trafikverket 2017:092

³⁶ Ibid

kompetensförsörjning från kringliggande samhällen, med järnvägen som naturlig sammanbindande länk.³⁷

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 med tillhörande restidsvinster är dessa effekter emellertid marginella.³⁸

Sammantaget bedöms en trafikrelaterad samhällsekonomisk vinst om 6,8 miljarder kronor vid utbyggnad av fyra spår mellan Uppsala och länsgränsen mot Stockholm, med två nya stationslägen i Bergsbrunna och Alsike. Givet en diskonteringsränta på 3,5 procent är den samhällsekonomiska kostnaden att fördröja dess realisering ca 238 miljoner kronor per år. En kostnad i nivå med vad som beräknades för en senareläggning av den snart fullföljda utbyggnaden av fyra spår på Mäljarbanan mellan Tomtebodavägen och Kallhäll.³⁹

En positiv klimateffekt ges av överflyttning från väg till järnväg.

2.2 Regionalekonomi

Förutom de trafikrelaterade effekterna ger fyra spår hela vägen Uppsala-Stockholm även upphov till regionalekonomiska effekter. Dessa är kopplade till en ökad tillgänglighet med kollektivtrafik i stråket och påverkar såväl fastighetsmarknaden som arbetsmarknaden (figur 4). Antalet arbetsplatser som nås inom 30/60 minuter med kollektivtrafik nära nog dubblas i flertalet berörda stationslägen.⁴⁰

Fastighetsmarknaden

För den fortsatta stadsutvecklingen i Uppsala är en ny station i Bergsbrunna en nyckelfaktor för kommunen, tillsammans med en trafiklänk över Fyrisån 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 kommunen att så mycket som 45 000 nya bostäder kan tillkomma genom en utbyggnad av fyra spår till Uppsala, varav minst 33 000 ska realiseras enligt avtalet med staten.⁴¹

Även i Knivsta kommun finns potential till kraftigt ökat bostadsbyggande vid förbättrad tågtrafik. Minst 15 000 nya bostäder ska realiseras i anslutning till bland annat det nya stationsläget i Alsike enligt avtalet med staten.⁴² Därtill kan utbyggnaden i det befintliga stationsläget i Knivsta intensifieras och samma ske

³⁷ Ibid

³⁸ Ibid

³⁹ Sweco 2011

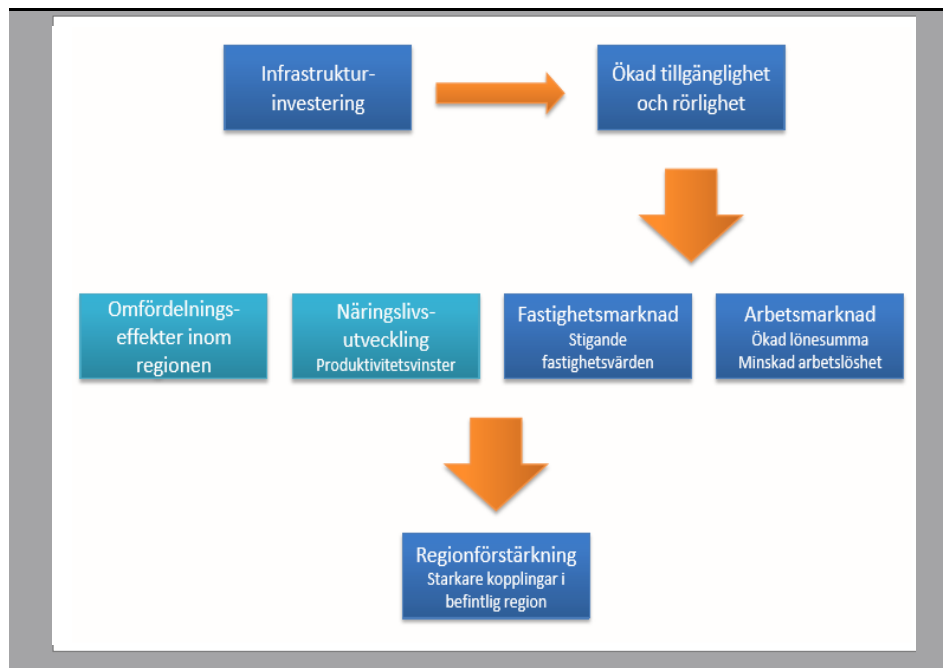
⁴⁰ Stockholms läns landsting 2012, Mälardalsrådet 2020 c

⁴¹ Uppsala kommun 2017, Regeringskansliet 2017

⁴² Regeringskansliet 2017

även i Märsta, Sigtuna kommun. Parallellt skapas möjligheter för fler arbetsplatser, såväl i de nya bostadsområdena som i verksamhetsområden.

Figur 4. Samband mellan ökad tillgänglighet och regionalekonomi.
Källa Sweco 2011



På lång sikt kan fyrspåret ge upphov till 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.⁴³

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 stråket Stockholm-Uppsala. Effekten blir 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.⁴⁴ Något som i kombination med en kraftigt ökad exploatering frigör betydande ekonomiska värden för fastighetsägare, exploitörer och samhället i stort, 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 byggnation och en fungerande samhällsstruktur med service och kommunikationer. Här kan

På lång sikt kan fyrspåret ge upphov till 100 000 nya bostäder och lika många arbetsplatser i stråket Uppsala-Märsta.

⁴³ Stockholms Handelskammare 2015

⁴⁴ WSP 2013, WSP 2015

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.⁴⁵ 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.⁴⁶ Givet en diskonteringsränta på 3,5 procent är den samhällsekonomiska kostnaden att fördröja deras realisering drygt 185 miljoner kronor per år.

Arbetsmarknaden

Som nämnts kan en utbyggnad av fyra spår till Uppsala skapa rum och förutsättningar för 100 000 nya arbetsplatser i stråket Uppsala-Märsta. Det genomsnittliga värdeskapandet per arbetsplats i Stockholm-Uppsalaregionen uppgick år 2020 till 1,2 miljoner kronor.⁴⁷ 100 000 nya arbetsplatser kan därmed sägas representera 120 miljarder kronor per år i ökat produktionsvärde.

Denna produktionspotential kan emellertid inte tillskrivas enbart det aktuella stråket Uppsala-Märsta och investeringen i fyrspåret, 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 ekonomisk potential i riket. Utgående från dagens förhållanden, med ett skattetryck kring 42,8 procent (2020), handlar det om över 51 miljarder kronor per år i totala skatteintäkter, givet 100 000 nya arbetsplatser.

Såväl befolkningsökningen som arbetsplatserna och produktionsvärdet kan dock uppstå någon annanstans i regionen eller landet vid en utebliven investering i fyra spår till Uppsala. Sannolikheten är kanske inte lika hög och utfallet kanske inte blir lika bra, men kan inte heller tas för given i det aktuella stråket. Kalkylerade effekter till följd av fler invånare och arbetsplatser begränsas därför 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 kan det tas för givet att fyrspåret leder till en bättre fungerande arbetsmarknad, såväl i Stockholm-Uppsalaregionen som i kringliggande län. En ökad tillgänglighet till arbetsplatser och arbetskraft påverkar såväl individens möjligheter att få jobb eller löneökning som företagens möjligheter att rekrytera och öka produktiviteten.

Enkelt uttryckt stiger potentialen med antalet individer som kan interagera inom rimlig res-/pendlingstid, vilket förklarar en stor del av Stockholm-Uppsalaregionens höga sysselsättning, produktionsvärden och förmåga till förnyelse. Även i en tid präglad av distansarbete understryks vikten av mänskliga kontakter och den gemensamma arbetsplatsen i skapandet av

Att skapa rum i attraktiva lägen för Stockholm-Uppsalaregionens fortsatta tillväxt är en förutsättning för att frigöra ekonomisk potential i riket.

⁴⁵ WSP 2015

⁴⁶ WSP 2013

⁴⁷ SCB statistikdatabasen

innovation och företagskultur. Geografin har inte spelat ut sin roll även om interaktions-, pendlings- och rekryteringsområdet ökat till följd av digitaliseringen.⁴⁸

Arbetslösheten och inkomsterna i stråket påverkas emellertid även av den socioekonomiska strukturen. 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 en ökad tillgänglighet på arbetslöshet och inkomst bland de invånare som berörs av förändringen. Det finns emellertid tydliga empiriska bevis på att sådana effekter uppstår och att värdena ofta är betydande när arbetskraftens potential bättre tas tillvara.⁴⁹

Här bör också nämnas regionens internationella konkurrenskraft och Arlandas betydelse. I takt med att konkurrensen om världens företag och talanger hårdnar är det av nationellt intresse att utveckla Stockholm-Uppsala-regionens 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.⁵⁰

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 Uppsala-Stockholm 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.⁵¹

⁴⁸ Mälardalsrådet 2021

⁴⁹ Tillväxtanalys 2011

⁵⁰ Sweco 2017

⁵¹ Sundström A. 2016

3. Syntes

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 kan ge ett väsentligt bidrag till en bättre fungerande regional arbetsmarknad och ökad skattekraft, men som inte fångats inom ramen för genomförda studier.

Det finns även skäl att fråga sig hur Stockholm-Uppsala-regionen 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 dragloket Stockholm-Uppsalas 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.

Utan en väl fungerande huvudstadsregion risker hela landet att tappa i konkurrenskraft och förmåga att klara välfärden. Därför behöver fyrspåret finansieras fullt ut och vara färdigbyggt inom kommande planperiod 2022-2033, vilket också var statens löfte i avtalen med kommunerna och regionen.

Utan en väl fungerande huvudstadsregion risker hela landet att tappa i konkurrenskraft och förmåga att klara välfärden.

Källförteckning

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

Mälardalsrådet (2016) Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen, Östergötland och Gotland

Mälardalsrådet (2018). En Bättre Matchning Storregionala Systembild

Mälardalsrådet (2020 a) Framtidens resor. Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen

Mälardalsrådet (2020 b) 11 ställningstaganden för internationell tillgänglighet och konkurrenskraft

Mälardalsrådet (2020 c) Storregional kollektivtrafik i Stockholm-Mälarenregionen

Mälardalsrådet (2021). Rekryteringen till och från högre utbildning i Stockholm-Mälarenregionen

Mälardalsrådet (2021) Pandemins effekter

Regeringskansliet (2017 a) Avtal avseende bostadsbyggande i Alsike, Nydal och "Nysala" i Knivsta kommun

Regeringskansliet (2017 b) Avtal avseende bostadsbyggande i Bergsbrunna med omgivningar, Södra staden och "Nysala" i Uppsala kommun

Region Uppsala (2016) Regional utvecklingsstrategi för Uppsala län

Region Stockholm (2019) Stockholms läns prognos – Huvudrapport

Region Stockholm (2020) På väg mot en mer integrerad bostads-, utbildnings- och arbetsmarknad i östra Mellansverige

Region Stockholm (2021) Näringslivs- och tillväxtstrategi för Stockholmsregionen

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 Handelskammare (2021) Livsviktigt för huvudstaden. Life science-branschens unika betydelse för Stockholm-Uppsala

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

Stockholms läns landsting (2017) Framskrivningar av befolkning och sysselsättning i östra Mellansverige

Sundström A. (2016) Mer flyg och bostäder

Sweco (2011) Vad kostar det att vänta? Utbyggnad av Mäljarbanan mellan Kallhäll och Tomtebodav

Sweco (2015) Resor och transporter i östra Mellansverige

Sweco (2016) Stockholmsregionens internationella kontakter och utbyte

Sweco (2017) Stockholmsregionens utmaningar och möjligheter

Sweco (2021) Näringslivsanalys Uppsala kommun

Tillväxtanalys (2011) Regional tillväxt genom ökad tillgänglighet

Trafikanalys (2011) Arbetspendling i storstadsregioner – en nulägesanalys

Trafikverket (2017) Åtgärdsvalsstudie ABC-stråket

Trafikverket (2017) Utbyggnadsstrategi höghastighetsjärnväg. Delprojekt Samhällsekonomiska analyser

Trafikverket (2020) Geografiska brister på systemnivå – underlagsrapport till revidering av nationell plan 2018-2029

Uppsala kommun (2016) Översiktsplan 2016

Uppsala kommun (2017) Yttrande angående regeringsinitiativet om nya städer

Uppsala kommun (2020) Aktualitetsprövning av översiktsplan 2016

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

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

Åf (2016) Botniska korridoren – övergripande systemanalys