

HÖGHASTIGHETSBANOR I SVERIGE



2035?

» Vi har nu möjlighet att öka vår konkurrenskraft internationellt genom att knyta ihop södra delen av Sverige till en enda arbetsmarknadsregion. «

Sverige behöver snabba tåg, snabbt

Vi står inför ett vägval. Vilka satsningar som görs på infrastruktur kommer att påverka Sveriges framtid många år framöver.

Vi har en rad utmaningar framför oss. Att möta det snabbt ökande behovet av transporter av människor och gods. Att hantera vår överbelastade och underinvesterade järnväg. Att realisera Sveriges mycket ambitiösa klimatmål.

Vi har nu möjlighet att öka vår konkurrenskraft internationellt genom att knyta ihop södra delen av Sverige till en enda stor arbetsmarknadsregion, vilket skulle skapa tillväxt för hela landet.

En förutsättning för allt detta är en snabb investering i ny järnväg byggd för höghastighetståg som kan köra i 320 km/h. Detta vägval är nödvändigt av flera skäl.

Kostymen är både trådsliten och urvuxen

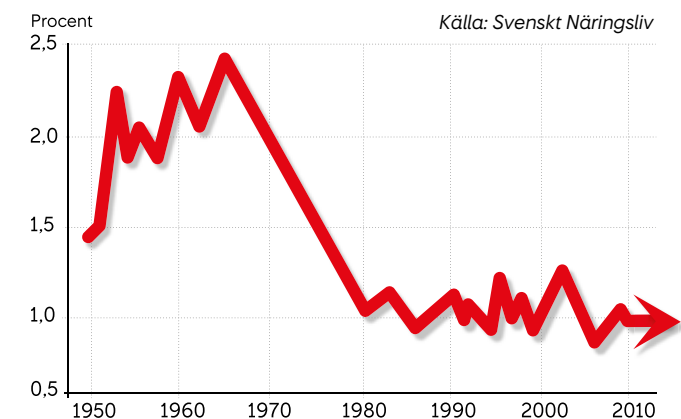
Att den svenska järnvägen är överfull, sliten och måste rustas upp är alla överens om. Vi har levt gott på de stora infrastrukturinvesteringarna i Sverige under 1950- och 60-talen. Sedan dess har de legat under OECD-ländernas snitt samtidigt som persontrafiken på järnvägen fördubblats på knappt 25 år.

Vi riskerar att lämna ett urättat bo efter oss till kommande generationer. Det handlar inte om antingen upprustning av befintliga stambanor eller snabb utbyggnad av nya höghastighetsbanor. Sverige behöver både och.

Sverige växer så att det knakar

Sveriges befolkning växer snabbt. År 2035 beräknas befolkningen vara nästan 12 miljoner. Samtidigt ökar tågresandet och godstransporter proportionellt mer än befolkningen. Det innebär tuffa krav på infrastrukturen i Sverige och viktiga vägval inför framtiden. Vill vi satsa på att bygga för miljövänliga höghastighetståg – eller satsa på en kraftig utbyggnad av motorvägarna?

En sak är säker, vi kan inte ignorera behovet av ytterligare transportinfrastruktur.



Investeringar i infrastruktur som andel av BNP 1950-2010 (löpande priser).

Höghastighetståg är bra för hela Sverige

Det finns ett tydligt samband mellan infrastruktur-investeringar och ökad produktivitet och tillväxt. Hela Sverige mår bra när tillväxten ökar, fler arbetstillfällen skapas och Sveriges konkurrenskraft stärks. Med höghastighetståg kommer en större del av tillväxten att ske utanför de tre storstäderna.

Därmed avlastas de överhettade bostadsmarknaderna i storstäderna och tillväxten fördelas över en större del av landet. De lokala arbetsmarknaderna längs höghastighetsbanan växer när fler behöver till exempel livsmedel, sjukvård och boende, vilket även gynnar dem som bor i omkringliggande regioner som kan pendla till centralorten genom matartrafik.

En satsning på höghastighetståg innebär att fler kan arbetspendla på längre sträckor och att företag kan rekrytera kvalificerad arbetskraft från en större region.

En snabb utbyggnad av höghastighetsbanorna innebär att vi redan år 2035 kan ha ett fungerande höghastighetsnät i Sverige med en avgång var sjätte minut från Stockholm. Det är i princip pendeltågstrafik. I 320 km/h tar det bara 2 timmar att resa Stockholm-Göteborg och 2,5 timmar Stockholm-Malmö. Så korta restider skulle göra att flera miljoner resenärer väljer det klimatsmarta tåget framför andra trafikslag. All erfarenhet och

empiri visar att överflyttningen halveras om man sänker hastigheten till 250 km/h. Med höghastighetsbanor frigörs kapacitet på nuvarande stambanor som möjliggör upp till en tredubbling av godstransporterna på järnväg, vilket betyder mycket färre lastbilar på vägarna.

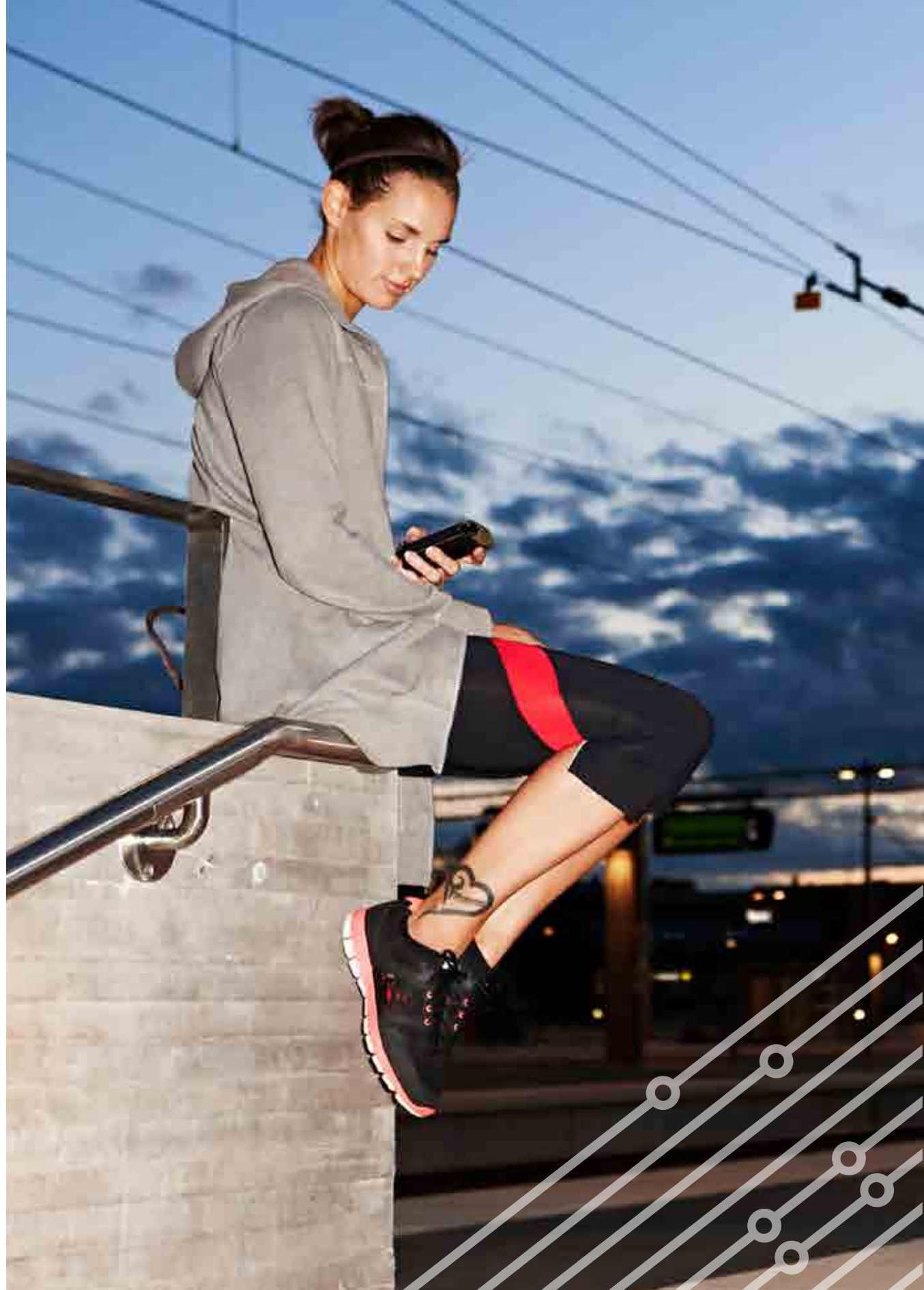
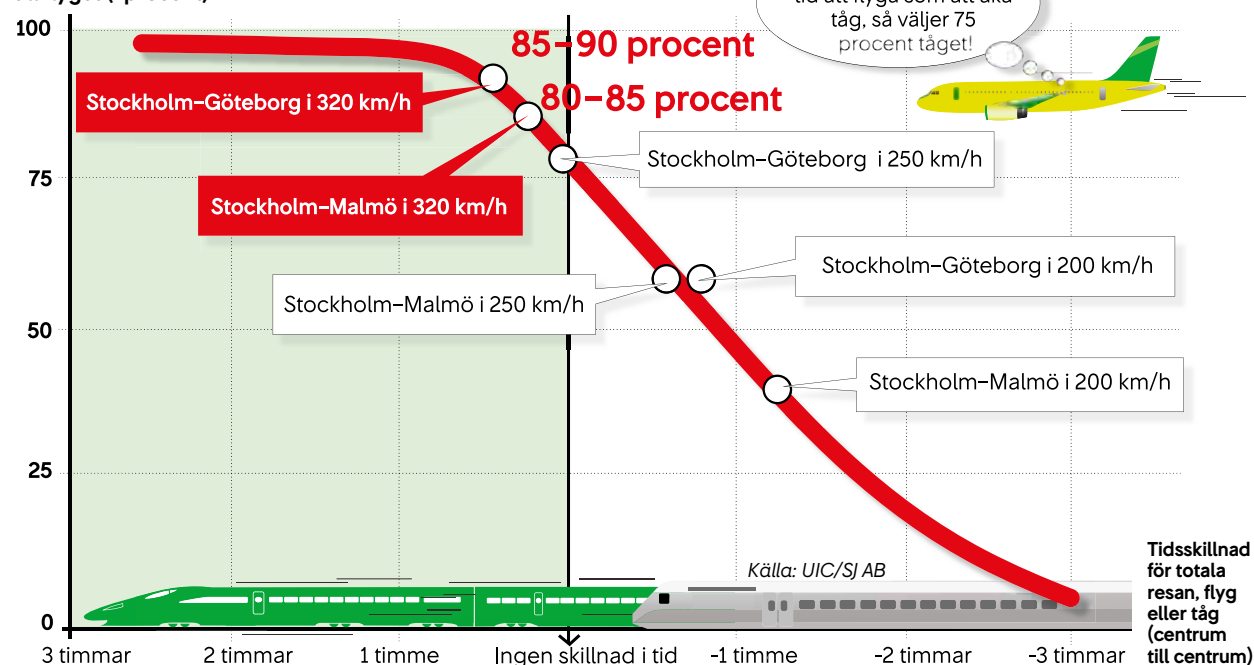
Höghastighetsbanor i Sverige skulle innebära en investering för framtiden, precis som i övriga världen. Där sker nybyggnation regelmässigt för minst 300 km/h och allt oftare för 400 km/h. Länder som satsat på järnvägar för 300 km/h eller snabbare är Japan, Frankrike, Spanien, Kina, Taiwan, Tyskland, Italien, Sydkorea, England, USA, Marocko, Indien och Saudiarabien.

Höghastighetsbanor verkar i det närmaste vara beroendeframkallande. Länder som fått uppleva nyttan med höghastighetsbanor upplever att man vill ha mer och fortsätter bygga.

Det är vår tur att lägga grunden för kommande generationer

På samma sätt som vi i Sverige har levt gott på våra far- och morföräldrars framsynta satsningar på transportinfrastruktur är det vår tur att ta nästa steg. Vi får inte ta springnota och låta barn och barnbarn bli sittande med en järnväg som inte klarar framtidens resande. Därför bör vi, liksom många länder runt om i Europa, satsa på snabb utbyggnad för riktigt snabba tåg.

Tågets marknadsandelar i förhållande till flyget (i procent)



VARFÖR 320 KM/H?



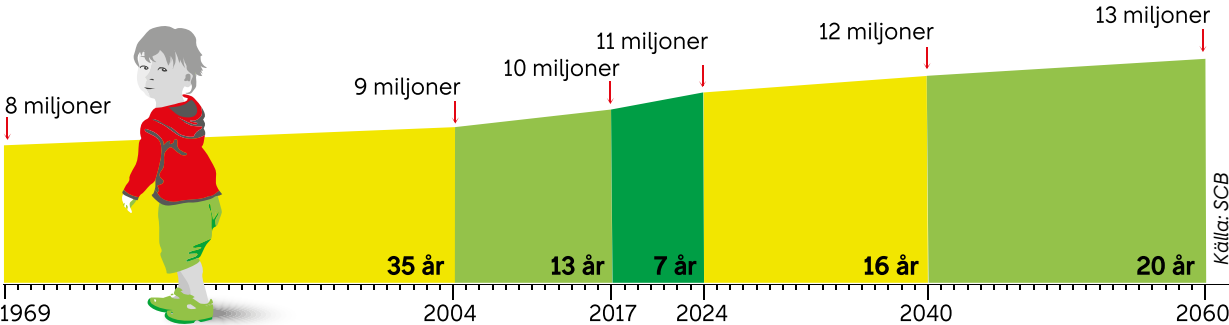
1

Sverige växer så det knakar och befolkningen ökar snabbare än i EU, USA och Indien

Enligt SCB:s prognoser kommer Sveriges befolkning att öka till närmare 12 miljoner invånare 2035 och 13 miljoner invånare 2060. Alla dessa behöver kunna resa och försörjas

med mat och varor som måste transporteras på något sätt. Det gör att vi behöver högre transportkapacitet för både personer och gods.

Dessutom ökar tågresandet snabbare än befolkningen, vilket skapar ytterligare behov av ökad kapacitet.



Befolkningsprognos Sverige.

Sveriges ambitiösa miljö- och klimatmål förutsätter mer järnväg

Regeringens vision är att Sverige år 2050 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser i atmosfären. Hela 78 procent av den svenska oljeimporten i dag går till transportsektorn och därför är järnvägen avgörande för att sänka utsläppen från transporter och nå klimatmålen. Kraftigt ökad kapacitet i järnvägssystemet är nödvändig och tåg med en maxhastighet på 320 km/h är en förutsättning för maximal överflyttning från mindre miljövänliga alternativ som flyg och bil. Med nya höghastighetsbanor skulle tåg ersätta 80-90 procent av allt flyg mellan Stockholm och Göteborg samt Stockholm och Malmö/Köpenhamn.

De frigör också utrymme för upp till en tredubbling av godstrafiken på den nuvarande järnvägen.

Det görs årligen cirka 5,5 miljoner flygresor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö/Köpenhamn. Dessa resor genererar utsläpp på totalt 296 000 ton CO2 per år. Om majoriteten av dessa resor istället skulle göras med klimatneutrala tåg skulle inrikesflygets klimatutsläpp halveras. Det innebär samtidigt att en stor del av de dagliga 180 starter och landningar som görs på Stockholms hårt belastade flygplatser istället skulle kunna nyttjas till långväga inrikesresor eller internationella destinationer.

3

Kortare restider ger ökad livskvalitet

Restiderna mellan hem, arbete, studier och fritid blir kortare. Det blir lättare att pendla på långa sträckor utan att få längre restid. Många kan därmed få tillgång till en större arbetsmarknad, ha större möjlighet att välja var de vill bo och hitta ett jobb de trivs med.

Så förändrade järnvägen livet i Mälardalen

I Mälardalen har restiden mellan arbetet och hemmet i de flesta fall kunnat reduceras till en timme eller kortare. Det har förändrat tiotusentals människors och familjers liv och många fler har valt att pendla. Överallt växer det och nya bostäder byggs i alla åndar av

regionen. Samtidigt har kommunerna visat att de klarar av att leverera den service som efterfrågas. Pendlingen ökar i alla riktningar, inte bara till huvudorterna. Exempelvis har arbetspendlingen ökat kraftigt på sträckorna

Stockholm – Västerås och Stockholm – Eskilstuna. Detta tack vare att restiderna har minskat till runt en timme till följd av satsningarna på Svealandsbanan och Mälärbanan.

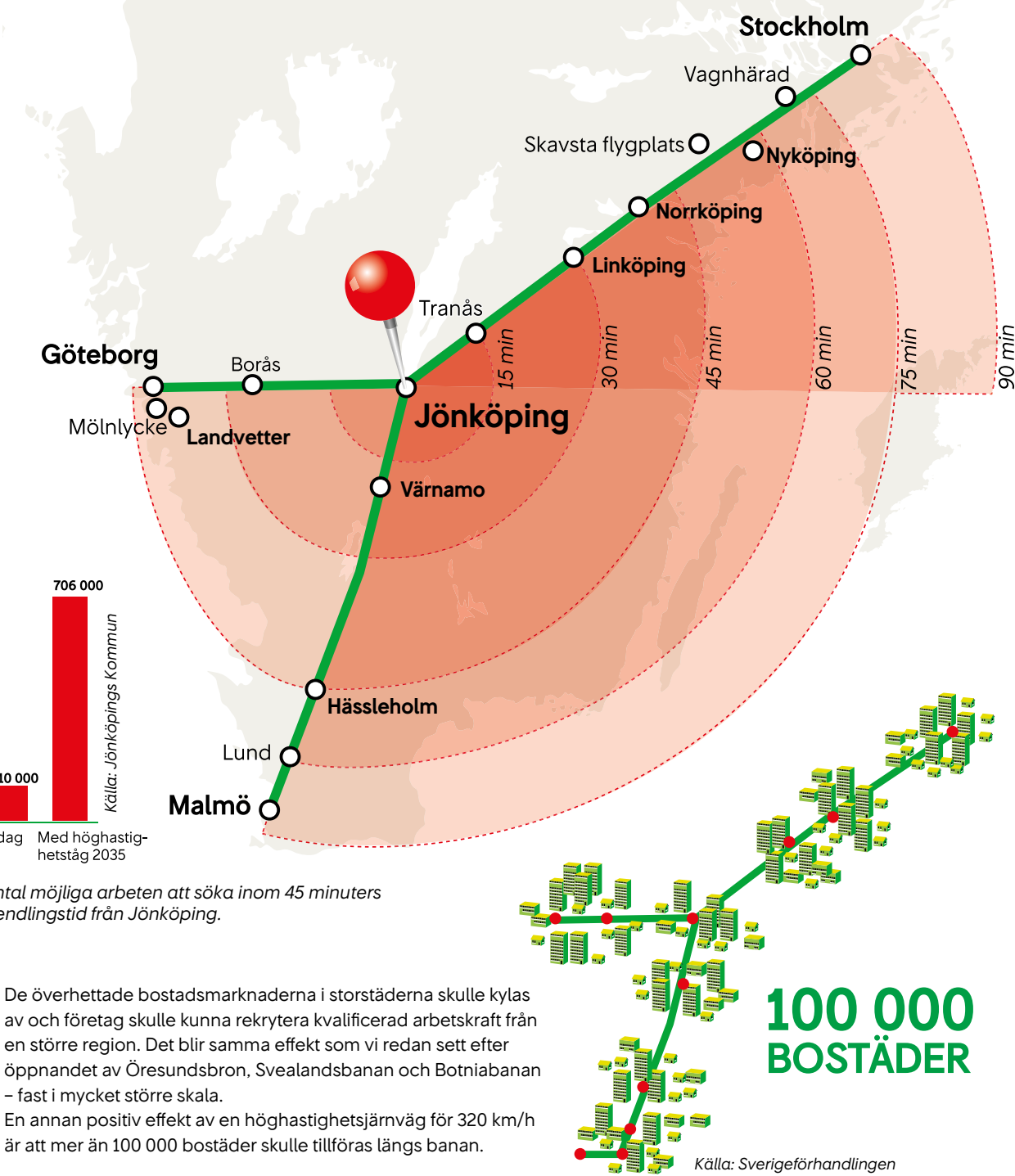
4

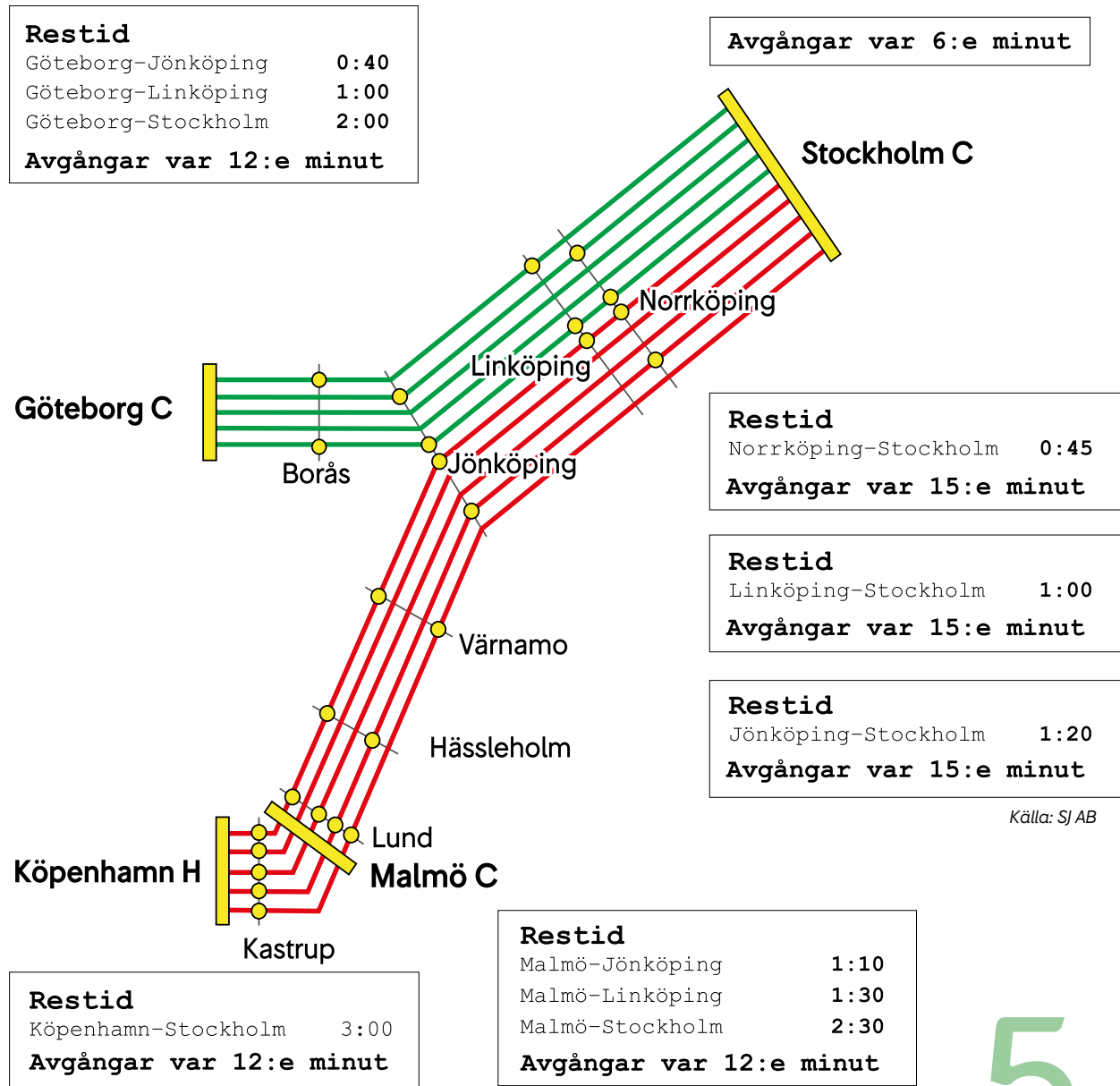
En stor arbetsmarknadsregion med 10 miljoner människor

Tillgänglighet skapar tillväxt. Sverige behöver sprida tillväxten utanför storstadsområdena. Höghastighetståg och kraftigt kortade restider innebär att man knyter ihop hela södra Sverige till en enda expansiv och inter-

nationellt konkurrenskraftig arbetsmarknadsregion med 10 miljoner människor inom 2-3 timmars restid. Med kortare restid ökar arbetspendlingen på längre sträckor. Med tåg som går i 320 km/h skulle till exempel en person som bor

i Linköping kunna pendla på en timme till både Göteborg och Stockholm. För en Jönköpingsbo skulle det bara ta 40 minuter till Göteborg och en timme och 10 minuter till Malmö.





Höghastighetståg på egna banor ger hög punktlighet och mer kapacitet

När de långväga personresorna flyttar över till höghastighetståg frigörs mycket kapacitet på befintliga stambanor som kan användas för mer gods och regional persontrafik. Det är till exempel möjligt med upp till en tredubbling av godstrafiken. Med höghastighetsbanor för 320 km/h blir det i princip pendeltågstrafik till och från Stockholm var 6:e minut,

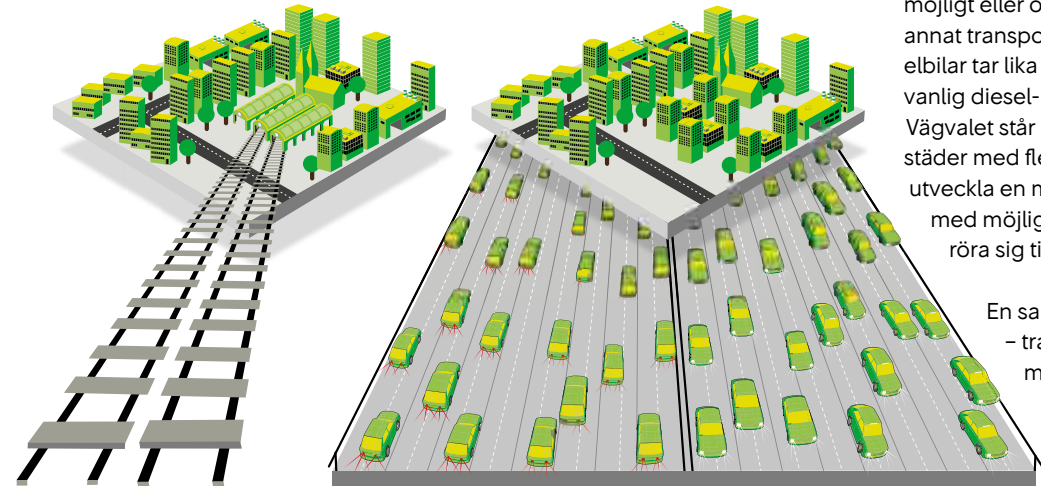
Malmö och Köpenhamn var 12:e minut och Linköping, Norrköping och Jönköping var 15:e minut.

Att som i dag blanda snabb och långsam trafik på stambanorna slukar kapacitet, skapar trängsel, köer och förseningar. Punktligheten blir dålig för alla. Detta slipper vi med nya höghastighetsbanor vid sidan av de befintliga stambanorna, med

ökad punktlighet och högre total kapacitet i hela järnvägssystemet som följd. Flera internationella exempel visar att höghastighets-system där endast höghastighetståg färdas kan ha 98-99 procents punktlighet. De mindre hastighetsskillnaderna på de konventionella banorna gör att punktligheten blir mycket bättre även på dessa.

6

Ett dubbelspår motsvarar 15 filer för bilar



Järnvägen har en unik förmåga att hjälpa många människor att förflytta sig. En höghastighetsjärnväg skulle ha tillräckligt stor kapacitet för att klara av att fler väljer tåget framför andra trafikslag samt att möta både svenskarnas ökande resebehov och befolkningstillväxten. I Stockholm och i andra tätorter, där transportbehovet är som störst, är tåg det enda

sättet att hantera de kraftigt ökande resandevolymer i till tätorternas stadskärnor. Ett dubbelspår har samma kapacitet som en bilväg med femton filer. På ett av dessa spår kan i storleksordningen 1000 personer var tredje minut anlända till en och samma tågplattform. Detta är varken fysiskt möjligt eller önskvärt med något annat transportslag. Självkörande elbilar tar lika mycket plats som en vanlig diesel- eller bensinbil. Vägvalet står mellan att skapa biltäta städer med flerfiliga motorvägar eller utveckla en mer genuin stadsbild med möjlighet för människor att röra sig till fots eller på cykel.

En sak är säker
 - transportbehovet måste lösas även om vi inte satsar på höghastighetståg.

Källa: KTH

7

Järnvägen är överbelastad och underinvesterad

Järnvägens kapacitet har länge varit oförändrad samtidigt som främst persontransporterna på järnväg har ökat dramatiskt. De senaste 25 åren har tågresandet fördubblats och järnvägen är sedan länge både

överbelastad och hårt sliten. Som Trafikverket och både den tidigare och nuvarande regeringen konstaterat finns såväl ett omedelbart som ett framtida behov av betydligt mer järnvägskapacitet. Samtidigt som de

befintliga järnvägarna renoveras och kompletteras behövs därför en snabb investering i ny kapacitet.

Det bästa sättet att göra detta är med nya stambanor byggda för 320 km/h.



8 miljoner resor 2014



20 miljoner resor 2035

Källa: *

Fler väljer tåget med 320 km/h än 250 km/h

8

Restidens längd är avgörande för hur många som väljer tåget. All internationell empiri och erfarenhet visar entydigt att vid 2,5 timmars restid blir tåget det självklara resesättet och vid 2 timmars restid blir tåget det helt dominerande. En höghastighetsbana med 2,5 timmes restid Stockholm - Malmö och två timmars restid Stockholm - Göteborg ligger helt i linje med detta.

För att nå dessa restidsmål krävs att tågen kan köras i 320 km/h. Skulle Sverige nöja sig med 250 km/h blir restiden mellan Stockholm och Malmö istället cirka 3 timmar. Betydligt fler kommer då välja andra sätt att resa och överflyttningen till det klimatsmarta tåget blir bara hälften mot vad den blir med 320 km/h.

År 2014 var antal tågresor på sträckorna mellan Stockholm och Göteborg samt Stockholm och Malmö/

Köpenhamn 8 miljoner. Befolkningstillväxten och det ökande tågresandet gör att utan en höghastighetsbana väntas antalet tågresor bli 12 miljoner år 2035. Med en höghastighetsbana tillkommer ytterligare 8 miljoner och totalt 20 miljoner resor kommer göras per år.

Detta räcker mer än väl för lönsam trafik och en mycket attraktiv "pendeltågstidtabell".



Höghastighetståg i Europa

I Europa satsar många länder på höghastighetsbanor för tåg som går i mer än 250 km/h, oftast i mer än 300 km/h.

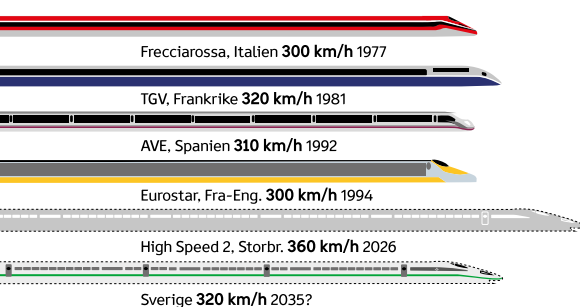
Frankrike var först i Europa med höghastighetsbanor. Därefter har många fler länder följt efter.

Sammanlagt finns det i dag 665 mil höghastighetsjärnväg i Europa, och inom överskådlig tid ytterligare 250. Vi får då ett europeiskt höghastighetsnät som sträcker sig från Birmingham i nordväst och når London, Paris, Lyon, Montpellier, Bologna, Florens, Turin, Rom och Neapel i sydöst. Från Madrid i sydväst når nätet Malaga, Sevilla, Barcelona, Perpignan, Bryssel, Rotterdam, Hannover, Mannheim, Stuttgart, Frankfurt, Leipzig, Hamburg, Berlin och Krakow i nordöst.

Danmark förbereder sig redan för att Fehmarn Bält-förbindelsen till Tyskland ska öppna 2028. Det är upp till oss om vi då vill ansluta Sverige till det europeiska höghastighetsnätet.

Höghastighetsbanor är inte längre något exklusivt som endast finns i de mest utvecklade i-länderna, utan snarare en lösning på transport- och miljöproblem och ett medel för att driva på utvecklingen av ett land. När man kapar restider med en tredjedel skapas nya mönster, affärer och möjligheter. Dynamiken är kraftfull och vi har utvecklingen inom räckhåll även här i Sverige.

Ett modigt och kraftfullt agerande i den här frågan skulle få oerhört positiva konsekvenser för svensk konkurrenskraft och kan visa sig lika strategiskt betydelsefullt som beslutet att bygga den svenska järnvägen för snart 150 år sedan.



» Höghastighetstågen har inneburit att flyget inte kunnat konkurrera när det gäller långväga resor inom Japan. «

Vill vi vara 100 år efter Japan?

1964 öppnades världens första höghastighetsjärnväg i Japan, Shinkansen.

Maxhastigheten är 320 kilometer i timmen och utmärkande för tågen är extremt hög punktlighet. Snittförseningen per resa är under en minut. Höghastighetstågen har inneburit att flyget inte kunnat konkurrera när det gäller långväga resor inom Japan.

Shinkansen byggdes från början som en konventionell järnväg för 250 km/h. Snabbt valde man dock att ersätta med ny teknik som ger betydligt lägre underhållskostnader och därmed en lägre livstidskostnad. Alla nya Shinkansensträckor som öppnats efter 1972 har huvudsakligen varit byggda på det nya sättet för minst 300 km/h.

De som nu bygger höghastighetsjärnvägar gör det regelmässigt för hastigheter över 300 km/h – och de första länderna har även börjat nosa på 400 km/h. Trafikverkets förslag är att långsamt bygga

konventionell järnväg för 250 km/h. Då skulle vi som bäst kunna vara klara 100 år efter att Japan valde ny teknik och högre hastighet som standard för sina höghastighetsjärnvägar.

Om vi lär av hur andra utformat och byggt sina höghastighetsjärnvägar skulle våra kunna vara i drift redan 2035 och bli ett konkret bidrag till Sveriges tillväxt, internationella konkurrenskraft och realisering av klimatmålen. Sverige behöver äkta höghastighetsbanor nu – inte om 80 år.

Så mycket höghastighetsbanor finns det i världen

30.000 km
3.600 tågfordon går i trafik
1.600 miljoner passagerare per år
Kina 800 miljoner, Japan 355,
Frankrike 130 och övriga
världen 315 miljoner

Sex myter om höghastighetsbanor

Kritikernas invändningar handlar i stora drag om sex frågor:

1

Sverige är för glest befolkat

Fakta: Storstadsregionerna i södra Sverige är mer tätbefolkade än både Frankrike och Spanien, som båda länge storsatsat på höghastighetståg. Dessutom växer Sverige snabbare än andra europeiska länder. Redan 2040 är vi 12 miljoner invånare, och huvuddelen av befolkningstillväxten kommer att ske i södra Sverige. Erfarenheter från Europa visar att höghastighetslinjer med mer än 8 miljoner resenärer per år blir lönsamma. Prognosen för de svenska banorna är 20 miljoner resenärer redan från start 2035.

2

Det är för dyrt

Fakta: Att bygga höghastighetsbanor för 320 km/h beräknas kosta runt 230 miljarder. Men att låta bli att satsa pengar på infrastruktur för att möta den stora befolkningstillväxten fungerar inte. Alternativet är att bygga nya flerfliga motorvägar. Eller att bygga järnvägar med gammal teknik för 250 km/h. Det är långt ifrån säkert att dessa alternativ är billigare och de är definitivt inte bättre.

3

Det är dyrare att bygga för 320 km/h än 250 km/h

Fakta: Att bygga järnväg för blandad trafik upp till 250 km/h innebär att man till exempel behöver bygga bredare tunnlar för att kunna möta långsammare tåg, bygga fler stationer och dimensionera för högre vikt än om man bygger en renodlad bana för 320 km/h. Allt detta gör att det inte alls är säkert att det blir dyrare att bygga banor som är renodlade för högre hastigheter. Men det alternativet har man märkligt nog inte utrett.

4

Det frestar på miljön när nya höghastighetsbanor byggs

Fakta: Enligt flera undersökningar uppvägs miljökonsekvenserna under byggtiden av fördelarna med den klimatneutrala järnvägstrafiken efter cirka tio år. Det är lite med tanke på att höghastighetsbanorna kommer att leva i 120 år.

5

Problemen blir lösta med elbilar

Fakta: Ett vanligt motargument är att både bilar och lastbilar snart kommer att gå på el och att det därför inte är någon vits att satsa på höghastighetsbanor. Problemet är att bilar tar samma plats oavsett hur de drivs och att byggandet av mångfliga motorvägar som är elektrifierade både är kostsamt och helt förändrar vår stadsbild. Dessutom är tåg mycket mer energisnålt och kommer därför alltid att förbruka betydligt mindre el för samma transportarbete. Slutligen kommer elbilarna aldrig att gå i 320 km/h, eller ens i 250 km/h. Om vi bara satsar på bredare vägar kommer regionförstoringseffekten att utebli helt.

6

Järnväg är gammal teknik

Fakta: Järnväg framställs ofta som gammal teknik. Sanningen är att det är precis tvärt om. Höghastighetståg är high tech! För att kunna köra säkert och bekvämt i över 300 km/h, och allt oftare över 350 km/h, måste tiotals mycket avancerade system samverka. Det är ytterst komplext och ligger i dagens tekniska frontlinje.

Vi behöver höghastighetsbanor nu

- om 80 år är det för sent!

Regeringens direktiv till Trafikverket inför framtagandet av förslaget till nationell plan för transportinfrastruktur 2018-2029 var att de nya höghastighetsbanorna skulle byggas etappvis och att finansieringen skulle rymmas inom den vanliga anslagsramen. Enligt Sverigeförhandlingen blir de i så fall inte klara förrän 2095. Trafikverkets svar är att det då inte längre är meningsfullt att bygga för 320 km/h. De föreslår i stället 250 km/h. Med hastighetssänkningen blir nyttan av investeringen kraftigt urholkad.

Med långsam utbyggnadstakt och mindre snabba tåg blir det färre resenärer, vilket ger underlag för färre avgångar att välja på för resenärerna. Det och längre restider gör att inte lika många skulle välja att bosätta sig utanför storstäderna och pendla och att regionförstoring och stärkt internationell konkurrenskraft därmed går förlorad.

En snabb utbyggnad av höghastighetsbanor innebär att vi kan börja nyttja spåren redan 2035.

En långsam snuttifierad utbyggnad under 80 år med konventionell bana med gammal teknik är dessutom ett dyrt sätt att bygga mer av det vi redan har – ett järnvägssystem med kroniska kapacitetsproblem och inbyggda svårigheter att hålla tidtabellen.

En snabb utbyggnad av höghastighetsbanor innebär att vi kan börja nyttja spåren redan 2035. Det är bästa sättet att få god valuta för pengarna. Ett järnvägsbygge kan i detta fall jämföras med att bygga hus.

Om en barnfamilj bygger ett hus rum för rum kostar det oftast mer och tar mycket längre tid än om de bygger hela huset färdigt direkt. I värsta fall är barnen utflugna innan barnkammaren är klar. Samma sak gäller höghastighetsjärnvägen. Bygger vi en snutt i taget tar det 80 år innan allt är färdigt. Sverige växer snabbt och vi behöver snabbare tåg nu. Därför behöver vi en finansiering så att allt kan vara färdigt om 15 år.



Svenska folket har redan visat att de vill åka mer tåg. Det bästa och mest effektiva sättet att möjliggöra det, och samtidigt lägga grunden för en hållbar fortsatt snabb tillväxt i Sverige, är att snabbt bygga äkta höghastighetsbanor hela vägen Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö/Köpenhamn.



