



EN BÄTTRE SITS



Samlad nyttoanalys av Storregional systemanalys 2020

Innehåll

I korthet	3
1. Inledning	4
2. Restidsnyttor	9
3. Godstransportnyttor	14
4. Arbetsmarknads- och näringslivsnyttor	18
5. Fastighetsrelaterade nyttor	23
6. Miljönyttor	25
7. Samlad nytta	26
Litteraturförteckning	30

I korthet

- Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen 2020 är den politiskt antagna utvecklingsstrategin för Stockholm-Mälarenregionens transporter. Systemanalysen visar Stockholm-Mälarenregionens prioriterade infrastrukturbehov och åtgärder inom kollektivtrafik och godstransporter. Bakom Systemanalysen står de sju regionerna Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland, som samarbetar i Mälardalsrådets En Bättre Sits.
- Ett genomförande av En Bättre Sits åtgärder mer än dubblar den samhällsekonomiska nyttan relaterad till investeringar i Stockholm-Mälarenregionen, jämfört med om bara de investeringar som finns med i nationell plan 2018-2029 genomförs.
- Den tillkommande samhällsekonomiska nyttan av En Bättre Sits åtgärder avseende behov före 2030 uppgår till 96,1 miljarder kronor. Merparten (58 miljarder kronor) utgörs av restidsnyttor, följt av inkomsteffekter (27 miljarder kronor), miljönyttor (8,5 miljarder kronor) och godstransportnyttor (2,6 miljarder kronor).
- Därtill uppstår markvärdeseffekter om 30 miljarder kronor, som dock överlappar med beräknade restidsnyttor och därmed inte utgör genuint tillkommande samhällsekonomisk nytta. Markvärdeseffekterna har dock stor betydelse för de områden som får bättre förutsättningar för utveckling av nya bostäder och verksamhetslokaler. Ur lokal-ekonomisk synvinkel är dessa med andra ord synnerligen relevanta.
- Nästan alla kommuner i Stockholm-Mälarenregionen kan tillgodoräkna sig nytta i mångmiljonklassen genom En Bättre Sits åtgärder. De få som uppvisar negativt värde gör det på grund av ett ökat transportarbete, och därmed förknippad transportkostnad, till följd av stärkta förutsättningar för godstransporter genom kommunen. I övrigt uppvisas enbart positiva nuvärden.
- Sammantaget utgör detta starka argument för den högre investeringsnivå som En Bättre Sits förordar. Det handlar om nyttor för 96 miljarder kronor och Stockholm-Mälarenregionens förmåga att agera draglok i den nationella utvecklingen som riskerar gå förlorade respektive försvagas om nödvändiga investeringar inte genomförs. Och som en del av detta, den omställning mot ett grönare och mer hållbart transportsystem som En Bättre Sits åtgärder så tydligt lägger grunden för.

1. Inledning

Sju regioner – Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotland – samarbetar sedan flera år tillbaka i infrastruktur- och transportfrågor i Mälardalsrådetets "En Bättre Sits". Den storregionala samverkan möjliggör ett bättre nyttjande av regionens samlade resurser och investeringar och banar väg för internationell konkurrenskraft. Genom att knyta samman arbets-, studie- och bostadsmarknaderna i Stockholm-Mälårregionen drar hela regionen nytta av huvudstaden som motor i den framtida utvecklingen. Samtidigt tas regionens mångfald av attraktiva boendemiljöer, kompetenser och näringsmässig specialisering tillvara.

Figur 1. Stockholm-Mälårregionen



Fyra av tio svenskar har sitt hem i Stockholm-Mälårregionen och nära hälften, 46 procent, av Sveriges BNP skapas här. Under de kommande decennierna förväntas Stockholm-Mälårregionens tyngd i den nationella ekonomin öka ytterligare och fram till år 2040 beräknas regionen bidra med 54 procent av rikets samlade BNP-tillväxt. Under samma period bedöms befolkningen öka med drygt 650 000 invånare – ett helt Göteborg och mer därtill.

För att fullt ut ta tillvara Stockholm-Mälarenregionens tillväxtpotential är det nödvändigt att infrastrukturen underhålls och byggs ut i samma takt som behovet av väl fungerande transporter ökar. Det är därför helt avgörande att identifierade behov av åtgärder i EBS systemanalys 2020 prioriteras för genomförande.

Stockholm-Mälarenregionen har under lång tid fått en väsentligt mindre del av de statliga infrastrukturinvesteringarna än vad som motiveras av regionens bidrag till rikets samlade tillväxt. Transportefterfrågan är starkt kopplad till den ekonomiska utvecklingen och om den statliga infrastrukturpolitiken vore strikt rationell skulle detta återspeglas i hur nyinvesteringarna fördelas mellan olika delar av landet.

För att visa vilka värden som står på spel har en nyttoanalys gjorts med avseende på de åtgärder En Bättre Sits anser behöver genomföras senast 2030 för att skapa en kapacitetsstark storregional kollektivtrafik samt säkra en effektiv godshantering och varuförsörjning (figur 2 och 3 nedan). Totalt handlar En Bättre Sits investeringspaket om 40 unika åtgärder och ett trimningspaket, där vissa av åtgärderna finns upptagna i gällande nationell plan 2018-2029, andra inte.

Nyttoanalysen visar vilket mervärde som skapas om alla åtgärder genomförs och inte bara de som finns upptagna i nationell plan 2018-2029. Vilka samhällliga nyttor som riskerar att utebli och därmed vilken tillkommande finansiering som är motiverad för att säkra Stockholm-Mälarenregionens utveckling. Nyttor beräknas enligt den metodik - de verktyg (Sampers, Samlok, Samgods) och de antaganden (ASEK) - som tillämpas inom Trafikverkets nationella planering, med beaktande av följande:

- Restidsnytta. Beräkning av värdet av resenärernas samlade tidsbesparingar till följd av ett förbättrat transportsystem och en ökad tillgänglighet.
- Godstransportnytta: Bedömning av vilken skillnad i samlad transportkostnad som uppstår till följd av infrastrukturåtgärderna, som påverkar vilka transportlösningar som används.
- Arbetsmarknads- och näringslivsnytta. En uppskattning av de långsiktiga effekterna på befolkning, sysselsättning och inkomster som uppstår till följd av den förbättrade tillgängligheten till arbetsplatser och arbetskraft.
- Fastighetsrelaterade nyttor. Analys av hur markvärdet för befintliga fastigheter påverkas av den ökade tillgängligheten.
- Miljörelaterade nyttor. Analys av hur investeringarna påverkar fördelningen på olika transportslag för person- och godstransporter och hur detta i sin tur påverkar utsläppen av klimatpåverkande gaser och luftföroreningar.

En utförligare metodbeskrivning ges i de underlagsrapporter som ligger till grund för den samlade nyttoanalysen och som tagits fram av WSP respektive Sweco.

För att fullt ut ta tillvara Stockholm-Mälarenregionens tillväxtpotential är det nödvändigt att infrastrukturen underhålls och byggs ut i samma takt som behovet av väl fungerande transporter ökar.

Figur 2. Behov *före* 2030 i infrastrukturen, för ökad tillgänglighet till Stockholm och Arlanda samt integration av regionens bostads-, studie- och arbetsmarknader genom en utvecklad storregional kollektivtrafik.



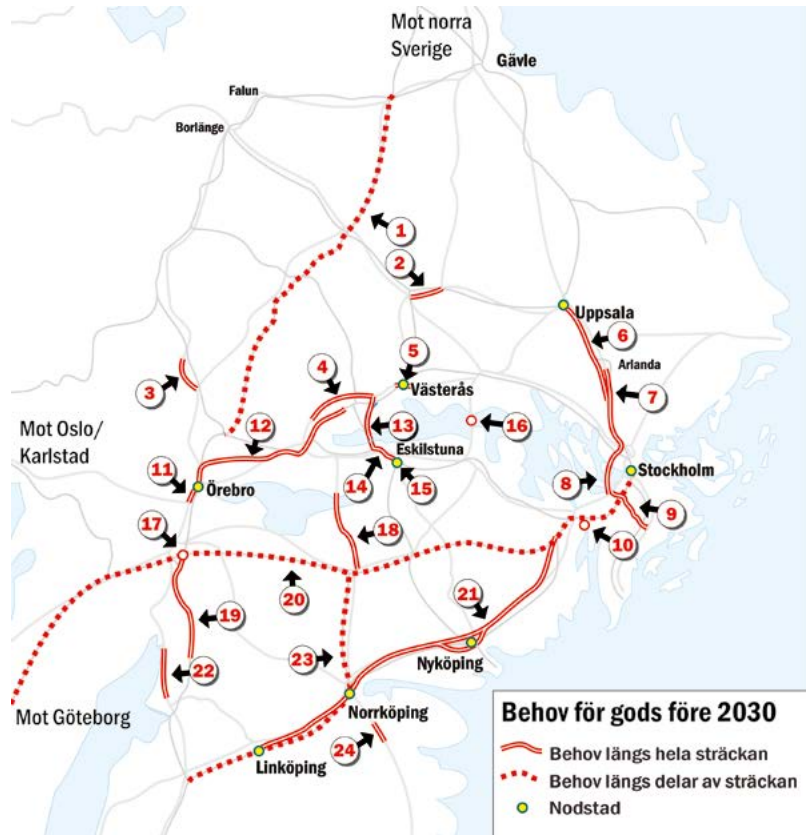
Källa: En Bättre Sits Systemanalys 2020

Systemövergripande: Trimningspaket, i nära samverkan med Trafikverket, för att möjliggöra den tågtrafik Mälardalstrafik kommer att upphandla, utveckling av pendeltågstrafiken samt anpassning till nya fordon:

- Optimering av spår användning
- Trimning av signal- och växelsystem
- Förbättrade vändmöjligheter
- Anpassning av plattformar
- Stärkt kapacitet för uppställning och service
- Säkrad elkraftförsörjning
- Stärkt trafikledning och trafikinformation

1. **Uppsala-Gävle.** Öka kapaciteten och skapa bättre tåglägen genom fler förbigångsmöjligheter för person- vs. godstrafik.
2. **Uppsala C.** Åtgärder för bättre vändkapacitet, utökad fordonsuppställning och serviceplattformar, klara snabba till- och frånkopplingar.
3. **Uppsala-länsgränsen Stockholm/Uppsala.** Två nya spår, dvs. fyra spår på hela sträckan Stockholm-Uppsala
4. **Märsta station.** Möjliggöra regionalstågsuppehåll för bättre samordning mellan pendel- och regionalståg samt alternativa förbindelser till Arlanda
5. **Upplands Väsby station.** Möjliggöra regionalstågsuppehåll för tåg som går via Märsta, för bättre samordning mellan pendel- och regionalståg
6. **Solna.** Ny station för regionalståg. Bättre samordning mellan pendel- och regionalståg.
7. **Stockholm C:** Anpassningar efter Citybanans färdigställande. Anpassningar av plattformar, kapacitetshöjning, nya växlar, skapa förutsättningar för korta vändtider och snabba till- och frånkopplingar. Stockholms län generellt: Kapacitet att hantera en omfattande, ökande och komplex spårtrafik där många trafikkoncept och funktioner nyttjar samma spår.
8. **Uppsala-Sala.** Kortad körtid för direktståg och tillkommande regionalstågsstationer för ökad tillgänglighet.
9. **Sala bangård.** Ombyggnad för att klara tågmöten för fyra tåg samtidigt.
10. **Västerås-Fagersta.** Kapacitet för utökad trafik.
11. **Stockholm C-Kalhäll.** Fullfölj pågående utbyggnad.
12. **Barkarby.** Ny regionalstågstation. Regionalstågsplattformar för att möjliggöra nya uppehåll för regionalstågen samt anslutning till ny tunnelbana och pendeltåg.
13. **Västerås C.** Nytt resecentrum och ombyggnad av spårområde för ökad kapacitet.
14. **Kolbäck-Hovsta.** Kapacitet för utökad trafik och för att kunna vända fler tåg i Arboga.
15. **Örebro.** Ombyggnad av spår genom Örebro för att klara en utökad persontrafik och frigöra kapacitet för gods.
16. **Järna-Stockholm C.** Kapacitet för fler regional- och fjärrtåg.
17. **Strängnäs-Södertälje.** Kapacitet för fler tågrörelser.
18. **Folkesta-Rekarne/Kvicksund.** Mer kapacitet för Svealandsbanan och UVEN för ökad flexibilitet.
19. **Västra/Södra stambanan.** Öka kapaciteten och skapa bättre tåglägen genom trimningsåtgärder och fler förbigångsmöjligheter.
20. **Gnesta bangård.** Ombyggnad för ökad linjekapacitet för regional- och pendeltåg.
21. **Ostlänken.** Ny järnväg Järna-Linköping, med tillhörande stationer.
22. **Laxå bangårdombyggnad.** Ökad linjekapacitet och förbättrad säkerhet.

Figur 3. Behov *före* 2030 i infrastrukturen, för att kunna hantera utvecklingen inom godstransporter och varuförsörjning.



Källa: EBS Systemanalys 2020

1. **Storvik-Frövi.** Kapacitet för utökad trafik på järnväg.
2. **Väg 56 Sala-Heby.** Trafiksäkerhetshöjande åtgärder
3. **Väg 50 Lindesberg-Storå.** Mötesfri väg för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet
4. **E18 Köping-Västjädra.** Kapacitetsökning för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet
5. **E18 Genomfart Västerås.** Åtgärder för ökad framkomlighet
6. **Uppsala-Rosersberg.** Kapacitet för utökad trafik på järnväg
7. **E4.** Sträckan norr om Förbifart Stockholm till Arlanda
8. **Förbifart Stockholm.** Ny sträckning från Kungens Kurva till Häggvik
9. **Tvärförbindelse Södertörn.** Ny väg och stärkt kapacitet i anslutning till Norvik
10. **Södertälje.** Farled till Landsort samt säkrad kapacitet E4/E20 över Södertälje kanal.
11. **E18 Genomfart Örebro.** Åtgärder för ökad framkomlighet
12. **Kolbäck-Hovsta.** Kapacitet för utökad trafik på järnväg.
13. **Väg 56 Kvicksund-Västjädra.** Mötesfri väg för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet

- 14. Folkesta-Rekarne/Kvicksund.** Kapacitet för utökad trafik på järnväg.
- 15. Eskilstuna.** Bättre terminalanslutning till järnvägen.
- 16. Hjulstabron.** En anpassad bro krävs för att dra full nytta av Mäljarprojektet
- 17. Hallsberg.** Ökad kapacitet för gods- och persontrafik
- 18. Väg 56 Katrineholm-Stora Sundby.** Mötesfri väg för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet
- 19. Hallsberg-Degerön.** Fullfölj utbyggnad av dubbelspår.
- 20. Västra stambanan.** Öka kapaciteten och skapa bättre tåglägen genom trimningsåtgärder och fler förbigångsmöjligheter.
- 21. Ostlänken.** (Frigör kapacitet för gods på Södra Stambana och delar av Västra Stambanan.)
- 22. Väg 50 Nykyrka-Brattebro.** Mötesfri väg för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet.
- 23. Södra stambanan.** Öka kapaciteten och skapa bättre tåglägen genom trimningsåtgärder och fler förbigångsmöjligheter.
- 24. E22 Förbifart Söderköping.** Ökad kapacitet och säkerhet

2. Restidsnyttor

En Bättre Sits åtgärder genererar en sammantagen diskonterad restidsnytta på drygt 58 miljarder kronor. En klar majoritet av dessa nyttor, 35 miljarder kronor, kan kopplas till arbets- och studieresor och 13 miljarder kronor till tjänsteresor.

Totalt tillfaller 48 miljarder kronor eller 83 procent av restidsnyttorna arbets-, studie och tjänsteresenärer. Det är en indikation på att investeringspaketet har en tydlig inverkan på tillväxt och utveckling i Stockholm-Mäljarregionen. Normalt sett brukar restidsnyttorna av investeringar i transportsystemet till omkring en tredjedel utgöras av kortare restider till arbete och studier. I detta fall är andelen dubbelt så stor, vilket är anmärkningsvärt.

Restidsnyttorna är som förväntat starkt koncentrerade till Stockholm-Mälardalen. Av den totala beräknade nyttan kan 90 procent eller 52 miljarder hänföras till regionen. Även län som angränsar till Stockholm-Mälardalen, primärt Dalarna och Gävleborg, erhåller substantiella nyttor av investeringarna.

Tabell 1. Restidsnytta fördelat på färdmedel och ärende. Nuvärde, miljoner kr.

	Kollektivtrafik				Bil				Alle färdmedel
	Arbete	Tjänste	Övriga	Alla ärenden	Arbete	Tjänste	Övriga	Alla ärenden	Alla ärenden
Stockholm-Mälardalenregionen	28106	11028	8564	47697	2215	1382	1128	4725	52422
Övriga län	4735	705	355	5795	59	27	5	91	5886
Totalt riket	32841	11733	8919	53492	2274	1409	1133	4816	58308
Stockholms län	7157	6868	2222	16247	1636	1102	755	3493	19740
114 Upplands Väsby	694	87	410	1192	99	27	35	162	1353
115 Vallentuna	93	9	26	128	60	14	25	98	226
117 Österåker	117	16	8	141	39	13	14	66	206
120 Värmdö	104	25	9	138	27	9	14	50	188
123 Järfälla	166	47	36	249	100	33	35	168	418
125 Ekerö	62	41	9	111	39	10	18	67	178
126 Huddinge	333	167	103	602	68	39	31	138	740
127 Botkyrka	250	83	47	380	58	25	21	105	484
128 Salem	44	12	12	68	17	5	8	30	98
136 Haninge	141	46	14	201	33	15	13	61	262
138 Tyresö	87	22	10	118	18	7	9	34	153
139 Upplands-Bro	61	17	13	92	51	13	26	91	182
140 Nykvarn	30	16	23	69	17	5	12	33	102
160 Täby	99	31	21	151	100	31	30	161	312
162 Danderyd	40	33	16	89	40	21	21	81	171
163 Sollentuna	236	57	57	350	105	38	51	194	544
180 Stockholm	2126	1523	179	3827	353	336	161	849	4676
181 Södertälje	464	156	289	909	79	36	44	159	1068
182 Nacka	233	102	32	366	51	27	23	101	468
183 Sundbyberg	205	107	45	357	37	25	23	86	443
184 Solna	580	401	121	1102	35	72	27	134	1236
186 Lidingö	92	38	20	150	16	12	7	36	185
187 Vaxholm	30	7	4	41	11	3	5	19	60
188 Norrtälje	56	7	18	80	33	10	22	65	145
191 Sigtuna	797	3817	699	5313	140	274	75	488	5801
192 Nynäshamn	18	2	1	22	8	3	6	16	38
Uppsala län	8242	1214	2392	11848	275	126	190	590	12438
305 Häbo	73	17	34	124	34	9	27	70	193
319 Älvkarleby	52	5	9	66	3	1	1	5	71
330 Knivsta	579	63	434	1076	36	10	32	77	1153
331 Heby	162	22	57	241	6	2	3	11	252
360 Tierp	226	30	40	296	7	2	2	12	308
380 Uppsala	6733	986	1629	9348	159	86	102	347	9695
381 Enköping	269	73	162	504	25	14	21	60	563
382 Östhammar	148	19	27	194	6	2	2	10	203
Södermanlands län	2936	561	1094	4591	111	48	63	222	4812
428 Vingåker	31	6	18	55	1	0	0	2	57
461 Gnesta	302	46	180	529	7	3	5	15	544
480 Nyköping	396	146	232	774	14	7	8	28	802

481 Oxelösund	26	9	30	65	2	1	1	3	68
482 Flen	212	41	74	327	4	2	3	9	336
483 Katrineholm	310	43	64	417	4	3	2	9	426
484 Eskilstuna	1450	200	298	1948	39	17	21	77	2025
486 Strängnäs	136	40	69	245	30	11	17	58	303
488 Trosa	72	30	129	230	9	4	7	20	251
Östergötlands län	4813	861	513	6187	88	43	60	191	6378
509 Ödeshög	19	2	3	24	0	0	-1	-1	23
512 Ydre	19	1	0	21	0	0	0	0	21
513 Kinda	51	4	2	57	1	1	1	2	59
560 Boxholm	28	4	5	36	1	0	0	1	37
561 Åtvidaberg	71	6	5	83	2	1	1	5	87
562 Finspång	117	19	17	153	2	1	1	4	157
563 Valdemarsvik	34	5	2	42	1	0	0	1	43
580 Linköping	1684	306	89	2079	41	19	31	92	2170
581 Norrköping	2154	349	307	2811	27	15	19	61	2872
582 Söderköping	125	12	17	154	3	1	2	6	160
583 Motala	265	100	28	392	5	2	2	9	401
584 Vadstena	28	6	9	43	1	0	0	2	45
586 Mjölby	216	47	29	293	4	2	3	9	301
Örebro län	2025	586	618	3230	32	19	15	65	3295
1814 Lekeberg	33	6	23	62	1	0	0	1	63
1860 Laxå	15	4	14	33	1	0	1	2	34
1861 Hallsberg	67	29	49	145	2	1	1	5	150
1862 Degerfors	17	4	1	22	0	0	0	1	22
1863 Hällefors	15	8	-1	22	1	0	0	1	23
1864 Ljusnarsberg	32	12	19	64	1	0	0	1	64
1880 Örebro	1409	374	269	2052	15	10	7	32	2084
1881 Kumla	119	44	69	232	3	1	2	6	239
1882 Askersund	33	7	24	63	1	1	1	3	67
1883 Karlskoga	89	17	4	110	2	1	0	4	114
1884 Nora	32	8	5	46	1	1	0	2	48
1885 Lindesberg	164	73	142	379	3	2	2	8	387
Västmanlands län	2932	938	1725	5594	74	44	46	164	5758
1904 Skinnskatteberg	15	6	46	66	1	0	0	1	68
1907 Surahammar	58	11	49	117	4	1	2	7	124
1960 Kungsör	72	14	39	125	3	1	3	7	132
1961 Hallstahammar	97	52	79	228	4	2	4	10	238
1962 Norberg	34	6	25	65	1	0	0	2	67
1980 Västerås	1395	436	642	2473	42	29	26	96	2569
1981 Sala	386	76	175	637	8	4	4	16	653
1982 Fagersta	34	11	20	66	0	1	0	1	66
1983 Köping	573	204	441	1219	8	4	3	15	1234
1984 Arboga	268	121	210	599	5	2	3	9	608
Gotlands län									
980 Gotland									

Ej beräkningsbar, med hänsyn till ö-läget. Gotland påverkas dock positivt av de förbättringar i anslutande landtransporter till flyg- och sjötrafik som En Bättre Sits åtgärder möjliggör och som underlättar resandet till/från kommunen.

58**miljarder kronor
i restidsnytta från
En Bättre Sits
åtgärder**

Nyttorna kan till mycket stor del kopplas till resor med kollektiva färdmedel, vilket är förväntat givet åtgärdernas tyngdpunkt i järnvägsinvesteringar.

Nyttorna från vägtrafiken, totalt närmare 5 miljarder kronor, kan till betydande del kopplas till kapacitetsförbättringar på E4 norr om Förbifart Stockholm och till Arlanda. Ett projekt som tidigare kostnadsuppskattats till omkring en halv miljard kronor och som mot den bakgrunden förefaller ha en mycket hög samhällsekonomisk netto nytta.

Den absoluta merparten av resandeökningen och därmed även restidsvinsterna uppstår i ett nord-sydligt stråk från Linköping till Gävle. Viktiga förklaringar till detta är dels en kraftigt ökad turtäthet på Ostkustbanan mellan Stockholm och Uppsala, dels en tydlig förstärkning av trafikeringen mellan Linköping och Stockholm. Den senare förändringen möjliggörs av Ostlänken, den nya järnvägen mellan Linköping och Järna i den södra delen av Stockholms län.

Av kartan i figur 4 ser vi att resandeökningen i det nordsydliga stråket kulminerar i dess mittparti, det vill säga mellan Södertälje och Uppsala. Detta är ett resultat av den ökade turtätheten på de ovan nämnda linjerna som förbinder Linköping respektive Uppsala, inklusive mellanliggande städer, med Stockholm.

Resandeökningen längs stråkets midja förstärks därtill av ett kraftfullare trafikeringssupplägg på linjer som angör Stockholm västerifrån. Det handlar då inte minst om en betydande ökning av turtätheten på Mäljarbanan mellan Västerås och Stockholm samt på Svealandsbanan mellan Eskilstuna och Stockholm. Fler avgångar och kortare restider på Södra stambanan mellan Katrineholm och Stockholm samt på Dalabanan mellan Falun och Uppsala verkar i samma riktning.

Slutligen kan även noteras ett något minskat tågresande på enstaka sträckor, vilket genomgående kan förklaras av att trafik flyttas över till närliggande linjer som erhåller fler och/eller snabbare avgångar. Tydligast är minskningen på Södra stambanan mellan Linköping och Katrineholm, vilket beror på det ambitiösa trafikeringssupplägg som möjliggörs av Ostlänken.

Figur 4. Förändringar i tågresa mellan UA och JA, flöde per dygn (rött=ökning, grönt=minskning)



Nyttorna kan till mycket stor del kopplas till resor med kollektiva färdmedel.

3. Godstransportnyttor

En Bättre Sits åtgärder genererar en sammantagen diskonterad godstransportnytta om knappt 2,6 miljarder kronor, varav merparten, 2,1 miljarder kronor, härrör till nyttor inom Stockholm-Mälardalenregionen. Detta kopplat till skillnader i ruttval och hastighet, men även andra kostnadsskillnader som åtgärderna förväntas ge upphov till. Det handlar dock om komplexa modellberäkningar som fortfarande är under utveckling, där möjlighet än så länge saknas att inkludera och värdera nyttor kopplat till en ökad tillförlitlighet i transportsystemet.

Att godset kommer fram på avsedd tid är en av de faktorer som företagen värderar högst vad gäller godstransporter, varför godstransportnyttan sannolikt är underskattad. På kommunnivå ger modellberäkningarna därtill upphov till en del oväntade resultat, varför dessa värden bör betraktas med försiktighet.

Exempelvis ger Förbifart Stockholm upphov till negativ nytta i Ekerö kommun, som främst härrör till ökade transportvolymerna genom kommunen och därmed högre totala transportkostnader. Motsatt effekt uppstår i Sollentuna kommun, som avlastas av förbifarten och därmed erhåller ett minskat transportarbete genom kommunen, vilket avspeglas i en positiv godstransportnytta. Liknande exempel står att finna i flera kommuner som genom En Bättre Sits åtgärder, inte minst på järnvägssidan, blir mer eller mindre attraktiva ruttval för de framtida godstransporterna.

Drygt hälften av den beräknade godstransportnyttan, ca 1,2 miljarder kronor, härrör till en anpassning av Hjulstabron, som möjliggör större fartygsstorlek vid trafikering av Mälardalens hamnar i Köping och Västerås. I tabell 2 nedan har denna nytta fördelats till kommunerna Köping och Västerås i proportion till de totala volymerna som passerar respektive hamn. En stor inverkan på godstransportsystemet uppstår därtill till följd av Förbifart Stockholm och järnvägssatsningar i Sörmland, vilket också avspeglas i den regionala fördelningen av godstransportnyttan. En knapp femtedel av den samlade nyttan tillfaller därutöver andra delar av landet.

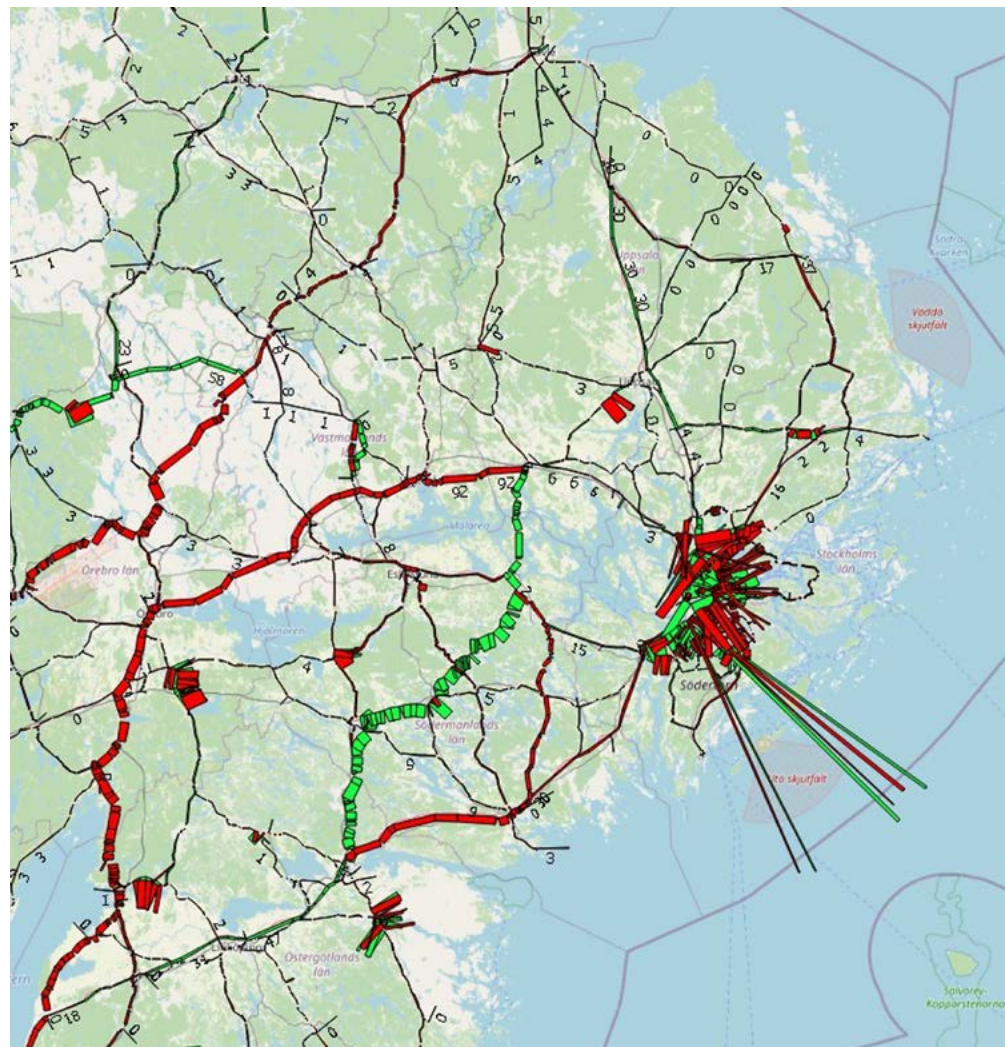
Drygt hälften av den beräknade godstransportnyttan, ca 1,2 miljarder kronor, härrör till en anpassning av Hjulstabron.

Tabell 2. Godstransportnyttor

	Milj kr		Milj kr		Milj kr
Stockholm-Mälarenregionen	2134	Södermanlands län	-490	Västmanlands län	2071
Övriga län	483	428 Vingåker	-34	1904 Skinnskatteberg	10
Totalt riket	2617	461 Gnesta	94	1907 Surahammar	0
		480 Nyköping	448	1960 Kungsör	81
Stockholms län	1183	481 Oxelösund	1	1961 Hallstahammar	77
114 Upplands Väsby	80	482 Flen	-552	1962 Norberg	12
115 Vallentuna	30	483 Katrineholm	-474	1980 Västerås	734
117 Österåker	19	484 Eskilstuna	214	1981 Sala	14
120 Värmdö	46	486 Strängnäs	-206	1982 Fagersta	-14
123 Järfälla	449	488 Trosa	19	1983 Köping	1007
125 Ekerö	-582			1984 Arboga	150
126 Huddinge	-161	Östergötlands län	-1124		
127 Botkyrka	59	509 Ödeshög	124	Gotlands län	9
128 Salem	-86	512 Ydre	2	980 Gotland	9
136 Haninge	51	513 Kinda	96		
138 Tyresö	0	560 Boxholm	-364		
139 Upplands-Bro	51	561 Åtvidaberg	6		
140 Nykvarn	-13	562 Finspång	-8		
160 Täby	6	563 Valdemarsvik	29		
162 Danderyd	42	580 Linköping	-159		
163 Sollentuna	795	581 Norrköping	-322		
180 Stockholm	5	582 Söderköping	-8		
181 Södertälje	29	583 Motala	-329		
182 Nacka	14	584 Vadstena	135		
183 Sundbyberg	-76	586 Mjölby	-326		
184 Solna	350				
186 Lidingö	0	Örebro län	450		
187 Vaxholm	5	1814 Lekeberg	7		
188 Norrtälje	58	1860 Laxå	92		
191 Sigtuna	21	1861 Hallsberg	-82		
192 Nynäshamn	-12	1862 Degerfors	-36		
		1863 Hällefors	-193		
Uppsala län	14	1864 Ljusnarsberg	-188		
305 Håbo	32	1880 Örebro	161		
319 Älvkarleby	6	1881 Kumla	45		
330 Knivsta	-20	1882 Askersund	16		
331 Heby	-6	1883 Karlskoga	197		
360 Tierp	7	1884 Nora	269		
380 Uppsala	-76	1885 Lindesberg	162		
381 Enköping	36				
382 Östhammar	35				

En övergripande sammanställning av hur de regionala landtransporterna påverkas redovisas i figurerna 5 och 6 nedan. En överflyttning av transporter förväntas ske från väg till järnväg, men på marginalen i förhållande till det totala godstransportarbetet. Lastbilstransporterna ökar främst på Förbifart Stockholm och väg 55, där det senare sannolikt är en överdriven effekt kopplad till anpassningen av Hjulstabron, som främst görs med avseende på sjötrafiken. I övrigt sker en minskning på flera delsträckor i det storregionala vägnätet, exempelvis partier av E4, E18 och Rv50. Detta i relation till ett framtida trafiknät utan En Bättre Sits åtgärder.

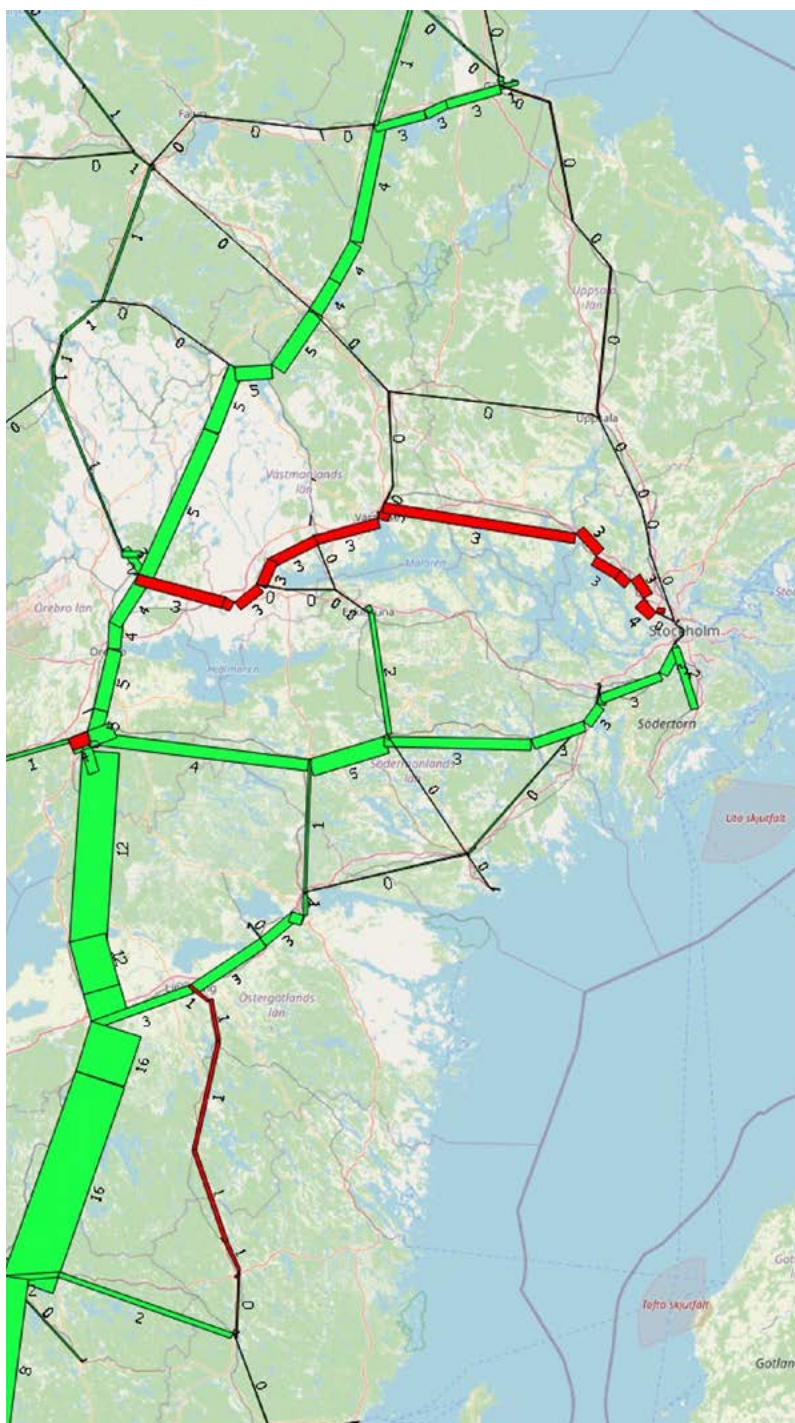
Figur 5. Skillnad mellan lastbilsflöden med jämfört utan En Bättre Sits åtgärder. Grönt=Större flöde med En Bättre Sits åtgärder. Rött=Större flöde utan En Bättre Sits åtgärder



Transporterna på järnväg ökar i sin tur framför allt på Södra och Västra Stambanan, som frigörs för ökad mängd gods av Ostlänken, samt på godsstråket genom Bergslagen. Däremot minskar transporterna på Mäljarbanan, i jämförelse med ett järnvägsnät utan En Bättre Sits åtgärder.

Järnvägskapaciteterna är centrala för hur mycket järnvägstransporter som ryms i transportsystemet. Kapaciteten är i dagsläget mest ansträngd på Västra Stambanan västerut från Katrineholm, samt på Södra Stambanan söderut från Mjölby. Om åtgärderna genomförs blir järnvägsnätet mindre ansträngt. Den befintliga flaskhalsen norr om Gävle kvarstår dock och påverkar utfallet i Stockholm-Mälarenregionen.

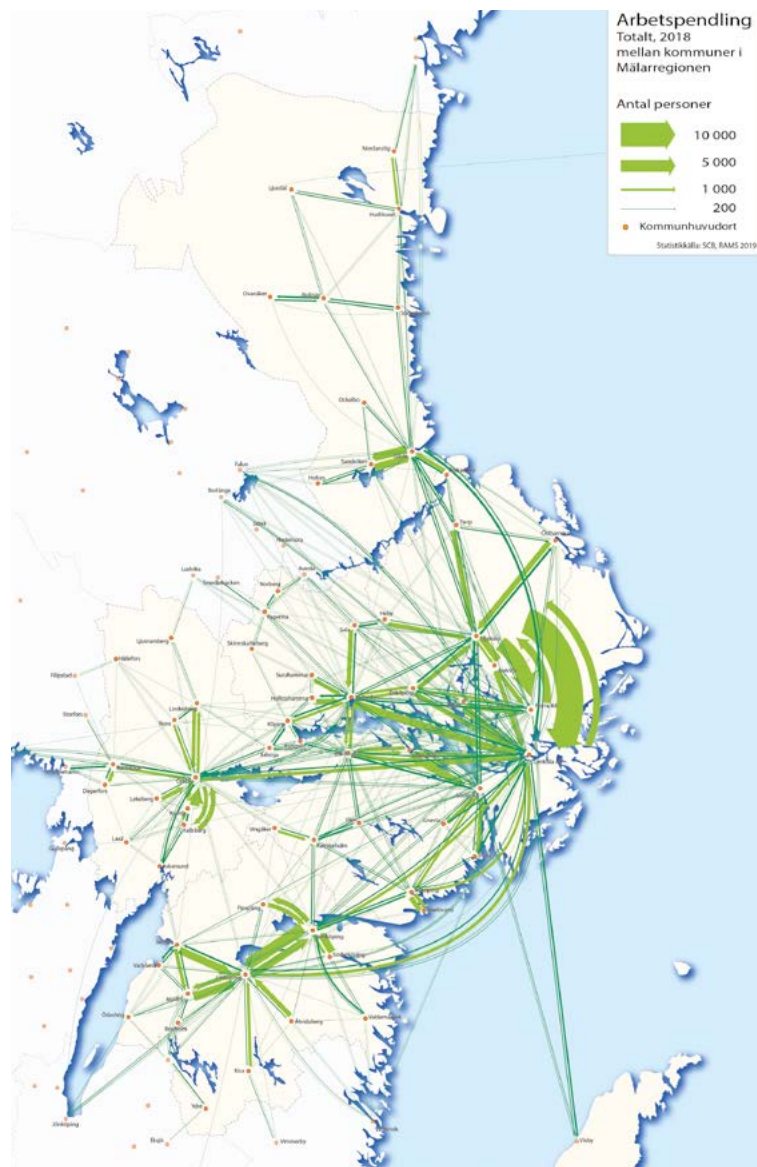
Figur 6. Skillnad mellan tågflöden med jämfört utan En Bättre Sits åtgärder. Grönt=Större flöde med En Bättre Sits åtgärder. Rött=Större flöde utan En Bättre Sits åtgärder



4. Arbetsmarknads- och näringslivsnyttor

En Bättre Sits åtgärder bedöms på ett par decenniers sikt öka de totala löneinkomsterna i riket med 0,04 procent per år, vilket över 60 år innebär en samlad, diskonterad inkomstökning på omkring 28,5 miljarder kronor. Effekten, baserad på förändringar av tillgängligheten och deras genomslag på löneinkomsterna i regionen, kan härledas dels till att en utvidgad regional arbetsmarknad driver upp produktiviteten i näringslivet, dels till att en förbättrad matchning på arbetsmarknaden minskar andelen arbetslösa.

Figur 7. Arbetspendling i Stockholm-Mälardalenregionen år 2018.



Källa: SCB

Vidare bedöms investeringarna och den därav ökade tillgängligheten på lång sikt innebära ett tillskott av omkring 6 000 personer i arbetsför ålder och att antalet arbetstillfällen ökar med cirka 5 000. Detta är dock i hög grad en ren omlokaliseringseffekt och utgör därför ingen genuin samhällsekonomisk nytta. Skälet är enkelt; ökad tillgänglighet i en viss region kommer högst troligt varken påverka rikets befolkning eller ha någon mer substantiell effekt på den samlade sysselsättningen i ekonomin. Nyttor i en region till följd av ökad befolkning och/eller arbetsplatser tas således i allt väsentligt ut av minskad nytta i andra regioner.

Den beräknade inkomsteffekten har en annan karaktär och kan inte avfärdas som resultatet av ett nollsummespel. En omtvistad fråga är i vilken utsträckning denna inkomsteffekt redan fångas upp i den restidsnytta som ligger till grund för den traditionella samhällsekonomiska bedömningen. Det förefaller dock finnas en relativt bred konsensus i forskarkåren kring att vissa delar av inkomsteffekten inte avspeglas i restidsnyttan (se t ex Börjesson m fl., 2013). Följande kan argumenteras:

- **Skatteintäkter av ökade inkomster.** Kortare restid kan växlas in i fler arbetade timmar och/eller möjliggöra pendling till ett bättre betalt arbete längre bort från hemmet. Den inkomstökning som detta ger bör, teoretiskt sett, redan vara inkluderade i den samhällsekonomiska kalkylen. Det gäller dock inte de skatteintäkter som denna inkomstökning genererar. Det beror på att individen utgår från nettolönen i restidsvärderingen, medan den faktiska samhällsekonomiska vinsten avspeglas av den totala lönekostnaden som även inkluderar skatt.
- **Lägre arbetslöshet/ökat arbetskraftsdeltagande.** Ökad tillgänglighet förbättrar arbetsmarknadens funktionssätt, vilket kan leda till lägre arbetslöshet och ökat arbetskraftsdeltagande. Den ökade sysselsättning som detta genererar ingår inte i en traditionell kalkyl eftersom de underliggande trafikprognoserna utgår från oförändrad sysselsättning.
- **Externa produktivitetseffekter.** Det finns tydligt vetenskapligt stöd för att en ökad marknadspotential driver upp produktiviteten i den regionala ekonomin. En del av de observerade inkomsteffekterna av tillgänglighetsförändringar kan härledas till fler arbetade timmar och pendling till bättre betalda arbeten längre bort från hemmet. Effekter därutöver, till exempel till följd av en snabbare kunskapsuppbyggnad i en tätare regional miljö, fångas däremot inte upp i den traditionella kalkylen.



Vi kan med gott vetenskapligt stöd beräkna de effekter på skattebasen som inte inkluderas i restidsnyttan. Här bör man utgå från marginals-katten snarare än den genomsnittliga skatten eftersom större delen av inkomsteffekten härrör från fler arbetade timmar hos dem som redan är sysselsatta. För en medelinkomsttagare ligger marginals-katten på cirka 32 procent och adderar man arbetsgivaravgift till detta uppgår den samlade skatte-kilen till omkring 66 procent. Effekten på skatteintäkterna kan då bestämmas till $0.66 \cdot 28,5$ miljarder, det vill säga 19 miljarder kr.

Den del av inkomsteffekten som kan kopplas till lägre arbetslöshet och/eller ett högre arbetskraftsdeltagande kan uppskattas med hjälp av de effektsamband mellan ökad tillgänglighet och ökade löneinkomster som tagits fram i utvecklingen av Samlokmodellen. En sådan kalkyl ger vid handen att nära 30 procent av den samlade inkomsteffekten, det vill säga cirka 8 miljarder kr, i detta fall är att betrakta som en genuin samhällsekonomisk nytta.

Vad gäller de externa produktivitetseffekterna finns det i dagsläget inte tillräckligt entydig empirisk forskning för att kunna göra någon mer precis bedömning av vilket tillskott av nytta som detta potentiellt skulle kunna generera. Detta innebär att den genuint tillkommande samhällsekonomiska nyttan, baserad på förändringar av tillgängligheten och deras genomslag på löneinkomsterna i regionen, fastställs till 19+8, dvs 27 miljarder kronor.

Jämfört med restidsnyttorna har inkomsteffekten en någon större spridning i geografin. Som nämnts kan omkring 90 procent av restidsnyttorna kopplas till länen i Stockholm–Mälardalen, medan inkomsteffekten till cirka 70 procent kan härledas hit. En viktig förklaring till detta är att de skattade effektsambanden i Samlok innebär att samma inkomstelasticitet används i alla kommuner. En sannolik konsekvens av detta är att effekterna kan överskattas i kommuner med låg tillgänglighet i utgångsläget och underskattas i kommuner med högre tillgänglighet.

Tabell 3. Långsiktiga effekter av en bättre fungerande regional arbetsmarknad

	Befolkning 20-64 år		Sysselsättning		Inkomster	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Milj kr	Procent
Stockholm-Mälardalenregionen	3975	0,15	3318	0,14	19372	0,06
Övriga län	2011	0,06	1770	0,06	9147	0,03
Totalt riket	5987	0,11	5089	0,10	28518	0,04
Stockholms län	1594	0,10	1426	0,09	8713	0,04
114 Upplands Väsby	78	0,26	53	0,26	378	0,11
115 Vallentuna	34	0,17	18	0,17	203	0,08
117 Österåker	45	0,18	23	0,18	270	0,08
120 Värmdö	20	0,07	10	0,07	121	0,03
123 Järfälla	104	0,16	63	0,16	557	0,07
125 Ekerö	27	0,18	14	0,18	170	0,08
126 Huddinge	55	0,08	42	0,08	287	0,03
127 Botkyrka	52	0,09	27	0,09	223	0,04
128 Salem	13	0,13	5	0,13	74	0,06
136 Haninge	40	0,06	23	0,06	196	0,03
138 Tyresö	15	0,06	7	0,06	88	0,02
139 Upplands-Bro	36	0,20	21	0,20	185	0,09
140 Nykvarn	9	0,13	4	0,13	55	0,06
160 Täby	68	0,15	50	0,15	493	0,07
162 Danderyd	21	0,13	25	0,13	188	0,06
163 Sollentuna	78	0,18	54	0,18	518	0,08
180 Stockholm	454	0,06	546	0,06	2461	0,03
181 Södertälje	88	0,14	75	0,14	376	0,06
182 Nacka	37	0,05	26	0,05	243	0,02
183 Sundbyberg	45	0,11	37	0,11	227	0,05
184 Solna	83	0,12	133	0,12	438	0,05
186 Lidingö	24	0,10	15	0,10	177	0,04
187 Vaxholm	11	0,16	6	0,16	73	0,07
188 Norrtälje	50	0,14	42	0,14	234	0,06
191 Sigtuna	90	0,27	96	0,27	389	0,11
192 Nynäshamn	19	0,13	12	0,13	90	0,06
Uppsala län	773	0,34	590	0,26	3645	0,14
305 Håbo	32	0,28	17	0,28	179	0,13
319 Älvkarleby	29	0,67	21	0,67	126	0,29
330 Knivsta	35	0,30	14	0,30	215	0,14
331 Heby	30	0,46	22	0,46	131	0,21
360 Tierp	43	0,45	35	0,45	177	0,19
380 Uppsala	502	0,33	391	0,33	2315	0,13
381 Enköping	63	0,28	49	0,28	315	0,13
382 Östhammar	40	0,44	41	0,44	186	0,20
Södermanlands län	492	0,32	382	0,25	2088	0,13
428 Vingåker	6	0,14	5	0,14	22	0,06
461 Gnesta	20	0,37	13	0,37	92	0,17
480 Nyköping	33	0,11	28	0,11	156	0,05
481 Oxelösund	7	0,11	5	0,11	33	0,05

482 Flen	34	0,46	29	0,46	138	0,21
483 Katrineholm	39	0,23	36	0,23	155	0,09
484 Eskilstuna	300	0,50	228	0,50	1211	0,20
486 Strängnäs	45	0,26	32	0,26	240	0,12
488 Trosa	7	0,13	5	0,13	41	0,06
Östergötlands län	337	0,13	259	0,10	1390	0,05
509 Ödeshög	4	0,17	3	0,17	15	0,08
512 Ydre	1	0,07	1	0,07	5	0,03
513 Kinda	3	0,08	2	0,08	14	0,04
560 Boxholm	4	0,16	3	0,16	16	0,07
561 Åtvidaberg	8	0,12	4	0,12	34	0,05
562 Finspång	28	0,26	25	0,26	132	0,11
563 Valdemarsvik	5	0,14	4	0,14	17	0,06
580 Linköping	84	0,08	60	0,08	318	0,03
581 Norrköping	121	0,15	97	0,15	488	0,06
582 Söderköping	8	0,12	5	0,12	33	0,05
583 Motala	46	0,19	32	0,19	197	0,08
584 Vadstena	8	0,21	8	0,21	35	0,10
586 Mjölby	19	0,13	15	0,13	88	0,06
Örebro län	324	0,20	280	0,17	1402	0,08
1814 Lekeberg	8	0,22	4	0,22	32	0,09
1860 Laxå	3	0,09	2	0,09	11	0,04
1861 Hallsberg	9	0,11	8	0,11	39	0,05
1862 Degerfors	6	0,10	3	0,10	24	0,05
1863 Hällefors	4	0,14	4	0,14	15	0,06
1864 Ljusnarsberg	10	0,41	7	0,41	34	0,17
1880 Örebro	169	0,18	154	0,18	739	0,08
1881 Kumla	19	0,17	11	0,17	83	0,07
1882 Askersund	6	0,11	4	0,11	23	0,05
1883 Karlskoga	20	0,14	21	0,14	95	0,06
1884 Nora	13	0,26	9	0,26	55	0,11
1885 Lindesberg	58	0,53	51	0,53	253	0,23
Västmanlands län	455	0,31	382	0,26	2134	0,13
1904 Skinnskatteberg	18	0,91	14	0,91	73	0,42
1907 Surahammar	13	0,22	8	0,22	62	0,10
1960 Kungsör	24	0,56	15	0,56	112	0,25
1961 Hallstahammar	19	0,24	12	0,24	86	0,11
1962 Norberg	16	0,50	9	0,50	69	0,22
1980 Västerås	185	0,21	167	0,21	926	0,09
1981 Sala	49	0,47	38	0,47	209	0,21
1982 Fagersta	11	0,17	10	0,17	51	0,07
1983 Köping	90	0,69	85	0,69	419	0,30
1984 Arboga	30	0,43	23	0,43	127	0,18
Gotlands län						
980 Gotland						

Ej beräkningsbar, med hänsyn till ö-läget. Gotland påverkas dock positivt av de förbättringar i anslutande landtransporter till flyg- och sjötrafik som En Bättre Sits åtgärder möjliggör och som underlättar arbets-/studiependling och tjänsteresor till/från kommunen.

5. Fastighetsrelaterade nyttor

Den totala markvärdeseffekten av En Bättre Sits åtgärder bedöms uppgå till 30 miljarder kronor. Detta utifrån data över hur investeringspaketet påverkar tillgängligheten och därigenom det samlade markvärdet i Stockholm-Mälardalenregionen. Det finns starka teoretiska argument för att tillgänglighetsvinsterna av en förbättrad transportinfrastruktur, åtminstone delvis, kapitaliseras i ökade markvärden. Att infrastrukturinvesteringar påverkar markprisbildningen åtnjuter även ett mycket robust empiriskt stöd (se t ex Jonsson 2017).

Den förbättrade tillgänglighet som uppstår genom investeringspaketet har potential att skapa bättre kommersiella förutsättningar för nyproduktion, såväl avseende bostäder som verksamhetslokaler. Det är dock komplicerat att bedöma i vilken utsträckning den nya bebyggelsen skulle utgöra en nettoökning för riket som helhet. Sannolikt skulle en betydande del av nyproduktionen ske genom omlokalisering, primärt inom Stockholm-Mälardalenregionen, av bostäder och verksamhetslokaler som ändå skulle ha byggts.

Merparten av markvärdesförändringen, omkring 27 miljarder kronor, kan kopplas till fastigheter som helt eller huvudsakligen upplåts för bostadsändamål. Mot den bakgrunden förefaller det inte vara någon slump att den restidsnytta som kan hänföras till arbets- och studiependling (34 miljarder kr) korresponderar så väl mot den beräknade markvärdeseffekten. Enligt ekonomisk teori så kommer vinsterna av ökad tillgänglighet, i form av lägre reskostnader i tid och/eller pengar, att resultera i ökad betalningsvilja för de fastigheter som får ökad tillgänglighet. Markvärdeseffekten bör alltså i teorin vara en ren avspeglning av de samlade tillgänglighetsvinsterna av investeringarna och dessa nyttor bör i allt väsentligt redan vara uppfångade i den beräknade restidsnyttorna.

Markvärdeseffekten är således inte att betrakta som genuint tillkommande samhällsekonomisk nytta, men är likväl av stor betydelse för de områden som får bättre förutsättningar för utveckling av nya bostäder och verksamhetslokaler.

Merparten, lite drygt 60 procent, av denna effekt beräknas uppstå i Stockholms län. Det förklaras inte av att Stockholm bedöms åtnjuta anmärkningsvärt stora tillgänglighetsförändringar, utan snarare av att huvudstadslandet i utgångsläget har mycket höga markvärden. Följaktligen beräknas den procentuella effekten på markvärdena bli väsentligt större i exempelvis Uppsala, Södermanlands och Västmanlands län.



Tabell 4. Markvärdeseffekt

	Milj kr	Procent		Milj kr	Procent
Stockholm-Mälarenregionen	26370	0,7	484 Eskilstuna	500	3,1
Övriga län	3710	0,1	486 Strängnäs	173	1,8
Totalt riket	30081	0,5	488 Trosa	64	0,8
Stockholms län	18695	0,6	Östergötlands län	1024	0,7
114 Upplands Väsby	366	1,6	509 Ödeshög	3	1,1
115 Vallentuna	273	1,1	512 Ydre	1	0,5
117 Österåker	542	1,2	513 Kinda	5	0,5
120 Värmdö	349	0,4	560 Boxholm	8	1,0
123 Järfälla	484	1,0	561 Åtvidaberg	4	0,8
125 Ekerö	317	1,1	562 Finspång	23	1,7
126 Huddinge	452	0,5	563 Valdemarsvik	9	0,8
127 Botkyrka	211	0,6	580 Linköping	346	0,5
128 Salem	84	0,9	581 Norrköping	485	1,0
136 Haninge	252	0,4	582 Söderköping	29	0,7
138 Tyresö	129	0,4	583 Motala	70	1,2
139 Upplands-Bro	240	1,3	584 Vadstena	13	1,5
140 Nykvarn	28	0,9	586 Mjölby	27	0,9
160 Täby	979	1,0	Örebro län	826	1,3
162 Danderyd	653	0,8	1814 Lekeberg	7	1,3
163 Sollentuna	927	1,2	1860 Laxå	0	0,5
180 Stockholm	8306	0,5	1861 Hallsberg	4	0,7
181 Södertälje	215	0,9	1862 Degerfors	1	0,6
182 Nacka	558	0,3	1863 Hällefors	2	0,8
183 Sundbyberg	389	0,8	1864 Ljusnarsberg	3	2,5
184 Solna	1178	0,8	1880 Örebro	721	1,3
186 Lidingö	598	0,6	1881 Kumla	19	1,1
187 Vaxholm	237	1,1	1882 Askersund	7	0,7
188 Norrtälje	399	0,9	1883 Karlskoga	14	0,9
191 Sigtuna	421	1,5	1884 Nora	10	1,7
192 Nynäshamn	107	0,8	1885 Lindesberg	38	3,5
Uppsala län	4145	2,2	Västmanlands län	725	1,7
305 Häbo	171	1,8	1904 Skinnkatteberg	15	5,9
319 Älvkarleby	41	4,0	1907 Surahammar	5	1,4
330 Knivsta	138	2,0	1960 Kungsör	20	3,6
331 Heby	30	3,0	1961 Hallstahammar	15	1,6
360 Tierp	60	2,9	1962 Norberg	2	3,0
380 Uppsala	3230	2,2	1980 Västerås	516	1,5
381 Enköping	218	1,9	1981 Sala	60	3,1
382 Östhammar	257	2,7	1982 Fagersta	6	1,0
Södermanlands län	955	1,8	1983 Köping	72	4,5
428 Vingåker	3	0,9	1984 Arboga	14	2,8
461 Gnesta	55	2,4	Gotlands län		
480 Nyköping	67	0,7	980 Gotland		
481 Oxelösund	16	0,7			
482 Flen	35	3,1			
483 Katrineholm	42	1,4			

Ej beräkningsbar, med hänsyn till ö-läget. Gotland påverkas dock positivt av de förbättringar i anslutande landtransporter till flyg- och sjötrafik som En Bättre Sits åtgärder möjliggör och som ökar tillgängligheten till Gotland.

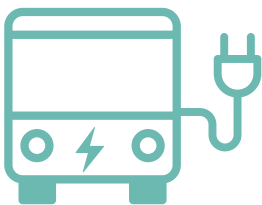
6. Miljönyttor

De beräknade miljönyttorna av En Bättre Sits åtgärder uppgår till 8,5 miljarder kronor i nuvärde. I sammanhanget bör det noteras att den rekommenderade monetära värderingen av koldioxid vid samhällsekonomiska bedömningar på transportområdet nyligen fyrdubblats till omkring 7 kronor per kilo.

Miljöeffekterna består framför allt av hur investeringarna påverkar fördelningen mellan bil- och kollektivtrafikresande och hur detta i sin tur påverkar utsläppen av klimatpåverkande gaser samt luftföroreningar.

En Bättre Sits åtgärder åstadkommer sammantaget en förskjutning i persontransportarbetet från väg och flyg till järnväg, men också av gods från väg till järnväg. Uttryckt i monetära termer står minskade koldioxidutsläpp för den överlägset största miljönyttan och något överraskande är det inte vägtrafiken utan flyget som beräknas minska sina koldioxidutsläpp mest. Det avspeglar att investeringspaketet inte bara ger inomregionala effekter utan även i hög utsträckning påverkar det mer långväga, interregionala resandet.

Miljönyttorna har inte fördelats mellan kommunerna och regionerna, då de i allt väsentligt saknar en tydlig geografisk koppling. Klimatfrågan är en global angelägenhet, varför nyttan av minskade koldioxidutsläpp får betraktas som en kollektiv nytta för hela landet. Förvisso finns även andra utsläpp till luft, därtill buller och olycksrisker, som har en större inverkan lokalt, men de summerar till små värden och har inte beaktats i den samlade nyttoanalysen.



7. Samlad nytta

Den samhällsekonomiska nyttan av En Bättre Sits åtgärder uppgår sammantaget till 96,1 miljarder kronor. Merparten (58 miljarder kronor) utgörs av restidsnyttor, följt av tillkommande inkomsteffekter (27 miljarder kronor), miljönyttor (8,5 miljarder kronor) och godstransportnyttor (2,6 miljarder kronor).



Därtill uppstår markvärdeseffekter om 30 miljarder kronor, som dock överlappar med beräknade restidsnyttor och därmed inte utgör genuint tillkommande samhällsekonomisk nytta. Markvärdeseffekterna har dock stor betydelse för de områden som får bättre förutsättningar för utveckling av nya bostäder och verksamhetslokaler. Ur lokalekonomisk synvinkel är dessa med andra ord synnerligen relevanta och har därför inkluderats i den sammanfattande kommuntabellen nedan.

Tabell 5. Samlad nytta, exklusive miljöeffekter. Miljoner kronor

	Restids- nytta	Gods- transport- nytta	Inkomster	Markvärde	Total nytta
Stockholm-Mälarenregionen	52422	2134	19372	26370	100298
Övriga län	5886	483	9147	3710	19226
Totalt riket	58308	2617	28518	30081	119525
Stockholms län	19740	1183	8713	18695	48331
114 Upplands Väsby	1353	80	378	366	2176
115 Vallentuna	226	30	203	273	731
117 Österåker	206	19	270	542	1038
120 Värmdö	188	46	121	349	705
123 Järfälla	418	449	557	484	1908
125 Ekerö	178	-582	170	317	83
126 Huddinge	740	-161	287	452	1317
127 Botkyrka	484	59	223	211	978
128 Salem	98	-86	74	84	171
136 Haninge	262	51	196	252	761
138 Tyresö	153	0	88	129	370
139 Upplands-Bro	182	51	185	240	659
140 Nykvarn	102	-13	55	28	173
160 Täby	312	6	493	979	1790
162 Danderyd	171	42	188	653	1053
163 Sollentuna	544	795	518	927	2784
180 Stockholm	4676	5	2461	8306	15449
181 Södertälje	1068	29	376	215	1689
182 Nacka	468	14	243	558	1283

183 Sundbyberg	443	-76	227	389	983
184 Solna	1236	350	438	1178	3202
186 Lidingö	185	0	177	598	960
187 Vaxholm	60	5	73	237	374
188 Norrtälje	145	58	234	399	837
191 Sigtuna	5801	21	389	421	6632
192 Nynäshamn	38	-12	90	107	224
Uppsala län	12438	14	3645	4145	20242
305 Håbo	193	32	179	171	576
319 Älvkarleby	71	6	126	41	244
330 Knivsta	1153	-20	215	138	1486
331 Heby	252	-6	131	30	407
360 Tierp	308	7	177	60	552
380 Uppsala	9695	-76	2315	3230	15163
381 Enköping	563	36	315	218	1132
382 Östhammar	203	35	186	257	681
Södermanlands län	4812	-490	2088	955	7365
428 Vingåker	57	-34	22	3	48
461 Gnesta	544	94	92	55	784
480 Nyköping	802	448	156	67	1474
481 Oxelösund	68	1	33	16	120
482 Flen	336	-552	138	35	-43
483 Katrineholm	426	-474	155	42	149
484 Eskilstuna	2025	214	1211	500	3949
486 Strängnäs	303	-206	240	173	510
488 Trosa	251	19	41	64	374
Östergötlands län	6378	-1124	1390	1024	7668
509 Ödeshög	23	124	15	3	166
512 Ydre	21	2	5	1	29
513 Kinda	59	96	14	5	174
560 Boxholm	37	-364	16	8	-303
561 Åtvidaberg	87	6	34	4	132
562 Finspång	157	-8	132	23	304
563 Valdemarsvik	43	29	17	9	98
580 Linköping	2170	-159	318	346	2676
581 Norrköping	2872	-322	488	485	3522
582 Söderköping	160	-8	33	29	213
583 Motala	401	-329	197	70	339
584 Vadstena	45	135	35	13	227
586 Mjölby	301	-326	88	27	91
Örebro län	3295	450	1402	826	5973
1814 Lekeberg	63	7	32	7	110
1860 Laxå	34	92	11	0	138
1861 Hallsberg	150	-82	39	4	111
1862 Degerfors	22	-36	24	1	11

1863 Hällefors	23	-193	15	2	-152
1864 Ljusnarsberg	64	-188	34	3	-87
1880 Örebro	2084	161	739	721	3705
1881 Kumla	239	45	83	19	385
1882 Askersund	67	16	23	7	112
1883 Karlskoga	114	197	95	14	419
1884 Nora	48	269	55	10	382
1885 Lindesberg	387	162	253	38	839
Västmanlands län	5758	2071	2134	725	10688
1904 Skinnkatteberg	68	10	73	15	165
1907 Surahammar	124	0	62	5	191
1960 Kungsör	132	81	112	20	345
1961 Hallstahammar	238	77	86	15	416
1962 Norberg	67	12	69	2	149
1980 Västerås	2569	734	926	516	4744
1981 Sala	653	14	209	60	936
1982 Fagersta	66	-14	51	6	110
1983 Köping	1234	1007	419	72	2732
1984 Arboga	608	150	127	14	899
Gotlands län					
980 Gotland					

Ej beräkningsbart med hänsyn till ö-läget, utöver 9 mnkr i godstransport-nytta. Gotland påverkas dock positivt av de förbättringar i anslutande landtransporter till flyg- och sjötrafik som En Bättre Sits åtgärder möjliggör och som underlättar resandet till/från kommunen.

Som framgår av tabellen kan nästan alla kommuner i Stockholm-Mälardalenregionen tillgodoräkna sig nytta i mångmiljonklassen genom En Bättre Sits åtgärder. De få som uppvisar negativt värde gör det på grund av ett ökat transportarbete, och därmed förknippad transportkostnad, till följd av stärkta förutsättningar för godstransporter genom kommunen. I övrigt uppvisas enbart positiva nuvärden.

Det finns i nuläget inte tillräckligt med underlag för att göra någon bedömning av merkostnaden av En Bättre Sits åtgärds paket jämfört nationell plan 2018-2029. Med ledning av de beräknade nyttorna kan man dock få en uppfattning om hur stor investeringskostnad som är möjlig, givet att man vill uppnå en positiv samhällsekonomisk nettonytta.

I samhällsekonomiska kalkyler belastas investeringskostnaden med en skattefaktor som är avsedd att spegla de snedvridande effekter som uppstår vid skattefinansierade offentliga utgifter. Denna faktor uppgår till 1,3, vilket innebär att kostnaden för investeringspaketet maximalt får uppgå till $96,1/1,3=73,9$ miljarder kr. Det är en mycket ansenlig summa och för att ställa den i relation till något så uppgick de samlade järnvägsinvesteringarna i riket år 2018 till 13 miljarder kr.

I Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018–2029 beräknades de samlade nyttorna av investeringarna till 230 miljarder kronor. Stockholm-Mälardalens andel av dessa investeringar uppgår till ca 40% och andelen av nyttan kan antas vara ungefär densamma, vilket motsvarar ca 92 miljarder kronor. Ett genomförande av En Bättre Sits åtgärder skulle således mer än dubbla den samhällsekonomiska nyttan relaterad till åtgärder i Stockholm-Mälardalensregionen, jämfört med om bara det som finns med i nationell plan 2018-2029 genomförs.

Sammantaget utgör detta starka argument för den högre investeringsnivå som En Bättre Sits förordar. Det handlar om nyttor för 96 miljarder kronor och Stockholm-Mälardalensregionens förmåga att agera draglok i den nationella utvecklingen som riskerar gå förlorade respektive försvagas om nödvändiga investeringar inte genomförs. Och som en del av detta, den omställning mot ett grönare och mer hållbart transportsystem som En Bättre Sits åtgärder så tydligt lägger grunden för.

Litteraturförteckning

Börjesson, M., Eliasson, J. och Isacson, G. (2013) Infrastrukturens påverkan på ekonomisk, i Konjunkturinstitutet (2013), Tillväxt- och sysselsättningseffekter av infrastrukturinvesteringar, FoU och utbildning – En litteraturöversikt, specialstudie nr 37.

Fahlman, A (2018): Unikt projekt i Mälaren, Sjöfartstidningen.

Jonsson, L., Bengtsson, I., Kopsch, F., Almström, P, och Jörgensen, P. (2017), Höghastighetståg och markvärden – delrapport 3 i forskningsprojektet Höghastighetståg: markvärden och finansiering, Lunds Tekniska högskola, Working Paper 2017:3

Mälardalsrådet (2020), Framtidens resor - Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen.

Sweco (2021), Systemanalys Gods Mälardalen. Underlagsrapport till den samlade nyttoanalysen.


Trafikverket (2018a): Analysera och prognosticera godstrafik – Samgods-modellen förklarad på ett enklare sätt, 100852_samgodsmodellen_forklarad_pa_ett_enklare_satt.pdf

Trafikverket (2018b): Samhällsekonomisk analys – förklarad på ett enklare sätt, samhällsekonomisk_analys_20160620.pdf

Trafikverket (2020a), Analyismetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn: ASEK 7.0

Trafikverket (2020b): Samgodsanalyser av förslag till nationell plan och länsplaner för transportsystemet 2018-2029 - konsekvenser för det svenska godstransportsystemet fram till år 2040, Underlagsrapport, 2020-06-15

WSP (2021), En Bättre Sits – nyttoanalyser. Underlagsrapport till den samlade nyttoanalysen.



Framtidens resor – Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalenregionen 2020 är den politiskt antagna utvecklingsstrategin för Stockholm-Mälardalenregionens transporter. Systemanalysen visar potentialen i transportsystemet i Stockholm-Mälardalenregionen och på behovet av ökade satsningar på kollektivtrafik och godstransporter. Bakom Systemanalysen står de sju regionerna Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Sörmland, Östergötland och Gotland, som samarbetar i Mälardalsrådets En Bättre Sits.

En Nyttoanalys har tagits fram för att visa vilket mervärde som skapas om En Bättre Sits prioriterade åtgärder genomförs fram till 2030. Analysen visar även vilka samhällsnyttor som riskerar att utebli utan finansiering. Nyttoanalysen visar att den samhälls-ekonomiska nyttan av En Bättre Sits åtgärder uppgår till 96,1 miljarder kronor.

enbattresits.se



MÄLARDALSRÅDET

malardalsradet.se

Mälardalsrådet driver medlemmarnas frågor för konkreta resultat inom infrastruktur, kompetensförsörjning, innovation, maritim samverkan och internationella jämförelser. Vi samlar våra kommuner och regioner till en dynamisk mötesplats för politik, näringsliv och akademi.