

Vätter- länken

En lönsam affär
med alternativ
finansiering och
genomförande



Vätterlänk

**Vätterlänken – en lönsam affär
för samhälle och näringsliv.**

Vätterlänken innebär utbyggnad av spår väster om Linköping mot Mjölby, en kapacitetsstark knutpunktstation i Mjölby för gods- och persontransporter, en ny genbana från Tranås mot Huskvarna, samt ny järnväg förbi Tranås.

Jönköping

Motala

Mjölby

Tranås

Nässjö

ken

Linköping

Norrköping

Idag råder kontaktskugga mellan Östergötland och stora delar av Jönköpings län med långa restider som försvårar daglig pendling. Länen har historiskt haft stark befolkningstillväxt, som förväntas fortsätta. År 2035 är prognosen att Jönköpings, Linköpings och Norrköpings kommuner tillsammans har cirka 500 000 invånare.

Vätterlänken är en fortsättning på Ostlänken. En järnvägsförbindelse som knyter samman tillväxtmotorerna Jönköping och Linköping för daglig pendling och som frigör kapacitet på Södra stambanan för ökade godstransporter. Tillsammans med Ostlänken kopplas också Norrköping ihop med Jönköping för ytterligare förstora arbetsmarknadsregion.

Vätterlänken kombinerar ny infrastruktur med befintlig och skapar stor regional, nationell och internationell nytta, samtidigt som god hushållning sker med investerade medel.

- Sverige behöver förstärka spårkapacitet längs Södra stambanan för att möta ökade godsflöden som kommer av färdigställandet av Fehmarn Bältförbindelsen år 2029 samtidigt som godset ifrån norra Sverige ökar i takt med att investeringarna i norr ger jobb och produktion.
- Vätterlänken är en del av EU:s direkt utpekade och viktigaste transportkorridorer, ScanMed.
- Vätterlänken minskar restiden kraftigt och möjliggör daglig pendling via järnväg mellan tre av Sveriges tio tillväxtmotorer (Jönköping – Linköping – Norrköping).
- Vinsten i tågtrafiken blir betydande och indikerar att det finns potential för att finansiera en del av investeringen i Vätterlänken med trafikintäkter.
- Vätterlänken är en kostnadseffektiv lösning. Med alternativ finansiering och genomförande kan Vätterlänken stå klar år 2035. Den kan lösa viktiga samhällsutmaningar mycket tidigare än med traditionella metoder, för en lägre kostnad än normal anslagsfinansiering.

Vätterlänken möter behov av ökad kapacitet

En översyn av Sveriges infrastruktur behövs för att hantera den ökande godstrafiken längs Södra stambanan, inte minst med tanke på den ökning av godstransporter som kommer till följd av Fehmarn Bält-förbindelsen som står klar 2029. Samtidigt ökar godstrafiken från norra Sverige i takt med investeringar och ekonomisk tillväxt, vilket ökar trycket på befintliga järnvägsnät. Godset ska via Södra stambanan och sedan genom Mjölby. Med utbyggnaden av Vätterlänken förbättras kapaciteten och framkomligheten avsevärt för både gods- och persontransporter, vilket är viktigt för den övergripande nationella transportinfrastrukturen och bidrar till påtaglig regional utveckling.

Vätterlänken bidrar till att avhjälpa betydande kapacitetsutmaningar på Södra stambanan mellan Linköping och Nässjö och eliminerar en utmanande flaskhals som dessutom är del i en av EU:s direkt utpekade och viktigaste transportkorridorer, ScanMed.

Kortare restider

Med Vätterlänken förkortas restiden avsevärt för tåg mellan Linköping och Jönköping, från dagens knappa 2 timmar till cirka 40 minuter. Liknande förbättringar uppnås för sträckorna Jönköping-Norrköping (från 2,5 timme till 1 timme) och Jönköping-Stockholm (från 3,5 timmar till under 2 timmar), vilket väsentligt förbättrar tillgängligheten och rörligheten mellan dessa regioner. Dessutom leder kapacitetsökningen till kortare restider mellan Stockholm och Malmö, som efter Ostlänken och Vätterlänken blir drygt 3,5 timmar jämfört med dagens 4,5 timmar.

Förkortade restider

Sträcka	Restid i dag	Restid 2035
Jönköping - Linköping	Cirka 02:00	Cirka 00:40
Jönköping - Norrköping	Cirka 02:30	Cirka 01:00
Jönköping - Stockholm	Cirka 03:30	Mindre än 02:00

Ännu kortare restid! Vätterlänken och Ostlänken i samverkan

Sträcka	Restid i dag	Restid 2035
Malmö - Stockholm	Cirka 04:30	Cirka 03:30

Restider i timmar och minuter.

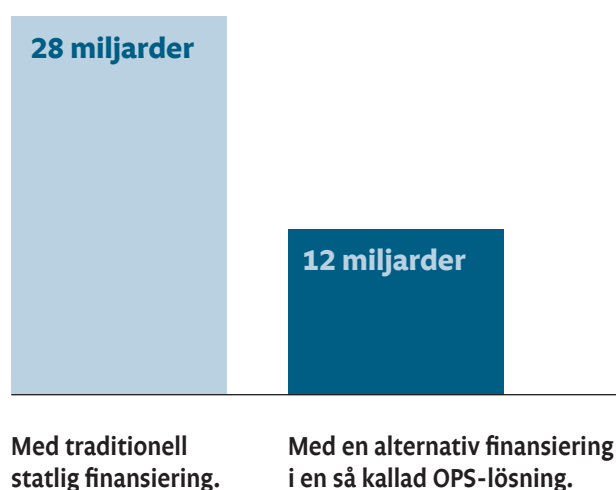
40

Cirka 40 minuters restid på sträckan Linköping och Jönköping är den beräknade tiden med Vätterlänkens kapacitet.

Vätterlänken ger förkortade restider, som underlättar och möjliggör regional pendling.

Bedömd anläggningskostnad för Vätterlänken

Miljarder SEK, prisnivå 2021



Jämförelse kostnader olika metoder

Det finns flera olika alternativa sätt att finansiera infrastruktur på. Den genomförda studien av konsulterna bygger på en så kallad OPS-baserad lösning gällande alternativ finansiering och genomförande, där OPS står för offentlig-privat samverkan.

Med traditionell statlig finansieringsmodell kostar projektet 28 miljarder kronor till färdig bana år 2035 (prisnivå år 2021). Med alternativ

finansiering i en OPS-lösning kan banan stå färdig för 12 miljarder kronor. Nuvärdet av därpå följande 25 års ersättningar i OPS-avtalet uppgår till cirka 18 miljarder kronor varav 50 procent kommer från banavgifter och trafikens överskott, och 50 procent från driftbidrag.

Utgångspunkt för trafikering och intäkter

Analys av trafikering och potentiella intäkter visar på en rejäl vinst för tågtrafiken längs Vätterlänken, och att det finns en potential i att finansiera del av Vätterlänken med trafikintäkter. Detta beror på att

- 1 det redan idag råder hög efterfrågan på resor
- 2 Vätterlänken genererar stora restidsvinster utöver de som redan uppnås med Ostlänken
- 3 existerande linjer som nyttjar Ostlänken kan effektivt förlängas längs med Vätterlänken.

Vätterlänken innebär mervärde för resenärerna: den kortare restiden och att resenären slipper tågbyte. Detta gör det också möjligt att ta ut en extra avgift som kan bidra till finansieringen.

Med alternativ finansiering i en OPS-lösning kan Vätterlänken stå färdig för 12 miljarder kronor.

12 miljarder kronor är den bedömda anläggningskostnaden för Vätterlänken. Med traditionell statlig finansiering är den beräknade kostnaden 28 miljarder.

12

Modell för alternativt genomförande

Sverige har goda erfarenheter från ett antal fokuserade infrastrukturutbyggnader som genomförts med alternativa metoder. Väl utvecklade alternativa modeller har använts för Öresundsförbindelsen, järnvägsutbyggnaden längs Norrlandskusten – Botniabanan och Arlandabanan. Projekten har genomförts med god insyn från regering och riksdag. Med denna ordning finns en särskild huvudman med egna styrelser med näst intill personligt ansvar för genomförande och ekonomi oaktat intäkter, kostnader och trafikeffekter. Detta har lett till en god resurshushållning.

Den genomförda studien bygger på och visar hur Vätterlänken kan genomföras som ett OPS-projekt med en tillgänglighetsbaserad ersättningsmodell. Detta är en beprövad samverkansform med alternativ finansiering som fungerar. Studien bygger på att:

- Leverantörsåtagandet läggs avtalsmässigt i ett speciellt projektbolag. Projektbolagets alla åtaganden är garanterade enligt principen att den som är bäst skickad att hantera en risk, också ska bära risken.
- Den finansiella modellen bygger på en serie antaganden såsom möjlig bidragsfinansiering från EU och statsbidrag, kapitalkostnader, inflation och indexuppräkningar samt finansiella nyckeltal acceptabla för investerare och långgivare.
- Vätterlänken, som del i ScanMed-korridoren genom kapacitetshöjande åtgärder på Södra stambana, bedöms

berättigad till EU-bidrag om 20 procent bidragsfinansiering för förprojektering och byggkostnader.

- Vidare antas att regeringen i samband med godkänd järnvägsplan och byggstartbeslut beviljar 30 procent av bedömd kostnad i statsbidrag till projektet.


Vätterlänkens reglerade ersättning i OPS-avtalet – med ovan angivna förutsättningar – beräknas till knappt 800 miljoner kr/år (prisnivå år 2023), betalningar som påbörjas först vid färdigt och godkänt bansystem från år 2035. Ersättningen täcker leverantörens byggkostnader, ränta och återbetalning på lånen, drift- och underhållskostnader för att hålla anläggningen tillgänglig och i nyskick enligt avtalade kvalitetskrav, och skälig vinstavkastning.

Marknadsanalysen för Vätterlänken visar på ett finansieringsbidrag från trafiken på cirka 400 miljoner kronor/år vilket innebär 50 procent självfinansieringsgrad. Resterande upp till 800 miljoner kronor täcks med driftbidrag.

Effektivt genomförande ger kortare tidplan

Med en effektiv och slimmad projektorganisation, skulle trafikstart kunna ske år 2035, i samband med trafikeringsstart av Ostlänken. Detta är snabbare än vad som traditionellt

”...skulle trafikstart kunna ske år 2035”

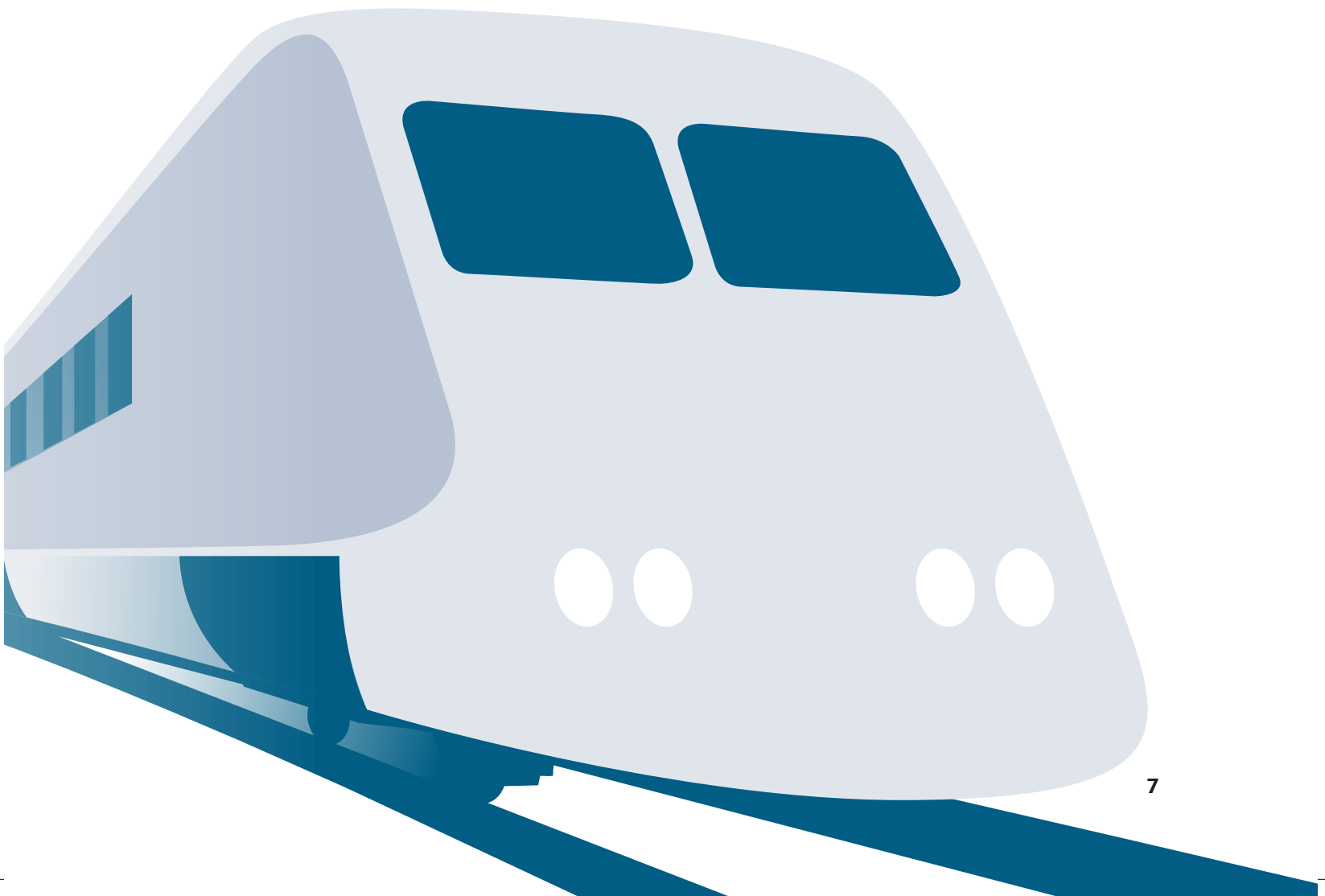


är fallet, eftersom dagens planerings- och genomförandetider inte är optimerade. Vätterlänken förordas att planeras och genomföras i en bibehållen projektorganisation. Detta skapar ett mycket mer tids- och kostnadseffektivt genomförande. Kunskap som genereras i utredningsskede överförs till järnvägsplanearbetet. Ökad kostnad i utredningsskede hämtas hem i den tidsbesparing som uppnås i senare planskede.

Traditionellt delas järnvägsplanearbetet i två projekt – en lokaliseringstudning och en järnvägsplan. Bara uppdelningen i två projekt bedöms innebära cirka tre års extra planeringstid. Nya upphandlingar, ny konsult och ny beställarorganisation innebär en onödig omstart av projekt med nytt behov av inläsning av förutsättningar, rutiner och arbetssätt. Detta dubbelarbete kan undvikas med ett bibehållet projekt för lokalisering och järnvägsplan.

Tidplanen förutsätter att externa parter engagerar sig och har avsatta resurser. Länsstyrelsen ska till exempel godkänna två miljökonsekvensbeskrivningar, Trafikverket ska fastställa järnvägsplanen och den kommunala planeringen ska takta med järnvägsplanering.

Med god kommunikation, förankring och dialog med nyckelpersoner hos Trafikverket, Länsstyrelser och kommuner skapas ett gemensamt projekt med gemensam förståelse för syfte, ambition och innehåll – för en effektiv planering.



Vätterlänken på två minuter

1. Vad är Vätterlänken?

Vätterlänken är en fortsättning på Ostlänken och en ny järnvägsförbindelse mellan tillväxtområdena Linköping och Jönköping.

2. Varför behövs Vätterlänken?

Sverige står inför ökade utmaningar med ökande godstransporter från norra Sverige och behovet av att möta den ökade trafiken efter färdigställandet av Fehmarn Bält-förbindelsen år 2029. Vätterlänken möter detta behov genom att både öka kapaciteten och minska restiden för gods- och persontransporter.

3. Hur ska den finansieras?

Med en traditionell finansieringsmodell beräknas kostnaden för Vätterlänken ligga runt 28 miljarder kronor. Alternativa finansieringsmodeller kan dock minska kostnaderna avsevärt. Dessutom förväntas intäkter från tågresor bidra till finansieringen av projektet.

4. Vilka fördelar ger Vätterlänken?

Vätterlänken förkortar restiden för tågresor mellan Linköping och Jönköping betydligt, vilket möjliggör daglig pendling och minskar kapacitetsutmaningar på befintliga järnvägslinjer. Dessutom förstärker den EU:s viktiga transportkorridorer.

5. Hur ska den genomföras?

Genom en effektiv genomförandemodell, baserad på beprövade samarbetsformer och alternativa finansieringsmetoder, kan projektet genomföras snabbare och mer kostnadseffektivt.

6. Slutsats

Vätterlänken är en lönsam investering för samhället och näringslivet. Genom smart finansiering och genomförande kan den vara klar år 2035 och bidra till att lösa viktiga samhällsutmaningar.

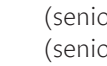
Jönköping



Näsjö



Motala



Linköping



En lönsam affär med alternativ finansiering och genomförande

Genomförandet och satsning på ny infrastruktur kombineras med befintlig och skapar stor regional, nationell och internationell nytta, samtidigt som god hushållning sker med investerade medel.

Region Östergötland, Region Jönköpings län och Europakorridoren har låtit konsulter studera hur Vätterlänken skulle kunna finansieras.

Studien är genomförd av en expertgrupp bestående av Anders Lundberg

(senior advisor), Bo-Lennart Nelldal (prof. emeritus KTH), Börje Lundvall (senior advisor), John Fridlund (senior konsult).