



Sverigeförhandlingen

**SAMMANFATTANDE BEHOVS- OCH
NYTTOANALYS FÖR SÖRMLAND****Inledning**

Landstinget Sörmland, Regionförbundet Sörmland och Kommunalförbundet Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (fortsättningsvis benämnt Remiss-instanserna) kan inte annat än att understryka hur viktigt det är att den nya järnvägens nyttor ska spridas till så stora delar av landet som möjligt. En grundläggande förutsättning för detta är att de nya stambanorna trafikeras med snabba regionaltåg. Vi anser att det är en förutsättning för att stambanan blir samhällsekonomiskt lönsam.

För remissinstanserna är utgångspunkten att projektet är beslutat i Nationell plan för transportsystemet mellan 2014-2025.

Vi kan konstatera att Ostlänkenprojektet i huvudsak är finansierat genom tidigare beslut. Remissinstanserna bidrar gärna med underlag för att motivera nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Dock anser vi att exempelvis sträckning och stationer är utredda och har hanterats i separata processer och Citybaneavtalet gäller. Mot bakgrund av detta finns risk för att Sverigeförhandlingens arbete snarare försenar än gynnar detsamma.

Remissinstansernas vill med denna skrivelse peka på hur viktig banan är för Ostlänkenregionen och vill så långt det är möjligt stödja vårt gemensamma arbete att förverkliga Sveriges viktigaste infrastrukturprojekt på många år.



Sammanfattning

I Sverige ansvarar staten bland annat för de nationella infrastruktur-satsningarna och sina myndigheter medan kommunerna utför verksamhet inom sitt ansvarsområde. Landstingens ansvarsområden är bland annat hälso- och sjukvård, regional kollektivtrafik och viss regional utveckling. När infra-struktursatsningar ska göras har det blivit allt vanligare¹ med medfinansiering vilket Sörmland är väl bekant med

I det enskilda fallet kan det vara både välmotiverat och i båda parter intresse att en viss medfinansiering görs men att undantaget medfinansiering dock blir regel² eller att för mycket medel blir föremål för medfinansiering över tid, innebär att till exempel Landstinget Sörmland kan tvingas till nedprioritering av någon av landstingets kärnverksamheter för att ett statligt infrastruktur-projekt som sedan länge har utlovats³, ska bli av. Acceptans för landstingets bidrag till järnvägssatsningar är inte given hos allmänheten. Landstingets förtroende i stort kan komma att ansättas. Samtidigt är det viktigt att minnas att finansieringen är ett statligt huvudansvar och att regioner och kommuner redan har tagit stort ansvar för infrastrukturutbyggnad i Mälardalen och Ostlänkenregionen.

Remissinstanserna ser positivt på statens planer gällande nya stambanor i Sverige. Vårt engagemang utgår från att daglig pendling med ändamålsenlig trafik möjliggörs på Ostlänken. Vikten av att byggstarten läggs så tidigt som möjligt kan inte nog understrykas och Remissinstanserna står redo att stödja processen inom ramen för den verksamhet som respektive myndighet ansvarar för.

Sverigeförhandlingens ambitioner för höghastighetståg kan inte sätta tidplanen för Ostlänkens genomförande. Något stöd för det finns inte i Sverigeförhandlingens direktiv. Det är inte heller möjligt för kommuner och landsting att beräkna och tillgodogöra sig nyttor förrän lång tid efter investeringen vilket talar för att staten måste ta huvudansvaret. Vi anser att för att nyttorna ska uppstå och spridas till så stora delar av landet som möjligt, är en grundläggande förutsättning att de nya stambanorna trafikeras med snabba regionaltåg.

¹ http://kommuninvest.se/wp-content/uploads/2015/06/DIALOG-NR2-2015_LR.pdf sidan 6

² <http://www.entreprenad.com/kategorier/alla/skl-kritiserar-medfinansiering/>

³ http://www.trafikverket.se/contentassets/42c15a71f57a499dab237d48756e0b56/vastmanlands_lokaltrafik_110830.pdf



Allt ovan sammantaget och mot bakgrund av vars och ens ansvarsområde, redan utförd medfinansiering av Citybanan, infrastruktursatsningar inom länet för att underlätta för ett kollektivt, regionalt resande och de olika regionala samarbeten som har funnits under de senaste 15 åren vilket resulterat i att en inte oansenlig mängd resurser lagts på frågan, ser dock remissinstanserna det som problematiskt att ytterligare medel skulle behöva skjutas till från denna region.

Järnvägens betydelse för östra Mellansverige

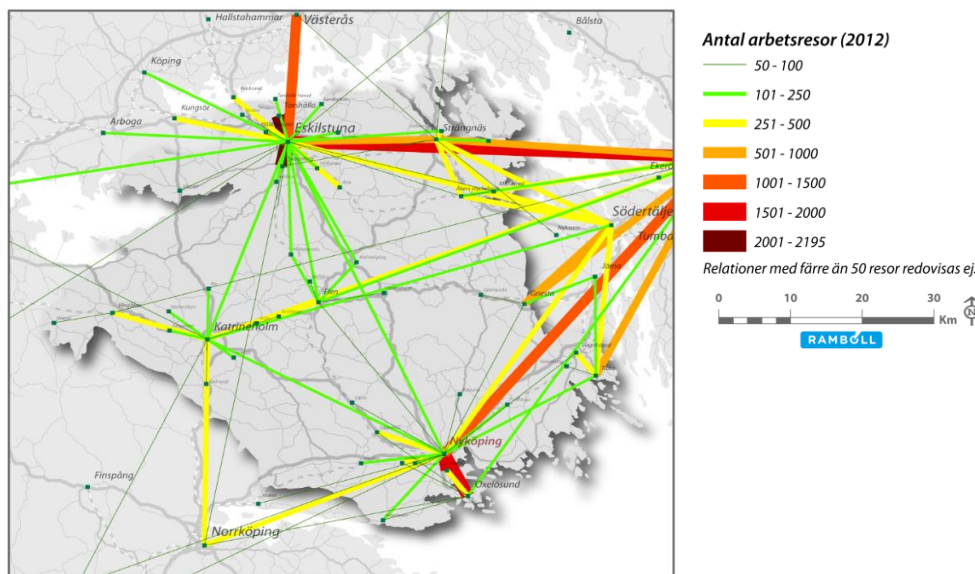
Stockholm är landets i särklass största tillväxtregion. Tillsammans med hela östra Mellansverige står regionen i dag för hälften av befolkningen, sysselsättningen, BNP: n och upp till två tredjedelar av Sveriges tillväxt. Stockholms län är i sig självt starkt men internationellt sett är regionen liten. Genom snabb, tät och ändamålsenlig regionaltrafik på Ostlänken kan regionen på ett viktigt sätt bidra till den regionförstoring som är en väg till internationell konkurrenskraft.

”Sörmland är en viktig del i den växande och långsiktigt hållbara Stockholms-Mälars-regionen. Sörmlands unika förutsättningar attraherar både människor och investeringar.”

Detta är delar av den visionen som Sörmlands regionstyrelse antagit och som gäller för Sörmlands utveckling fram till år 2020. Ostlänken är en viktig del i att förverkliga denna vision. Regionförbundet har under lång tid, tillsammans med andra aktörer i östra Mellansverige verkat för att Ostlänken ska byggas och för att ta till vara på de positiva effekter den ökade tillgängligheten ger.

Arbetspendling i regionen

Stockholm-Mälarsregionens omfattande och växande utbud av attraktiva arbetsplatser, utbildning, handel och nöjen har bidragit till ett ökat resande inom regionen och en utveckling mot en allt större gemensam funktionell arbetsmarknadsregion. Utvecklingen förväntas fortsätta och de senaste prognoserna för området visar att utpendlingen från länet ökar med 1 000–1 500 personer per decennium fram till år 2050. För att klara den regionala tillväxten ställs också krav på en ändamålsenlig och driftsäker infrastruktur.



Figur: Viktiga pendlingsstråk i Sörmland och angränsande län. Källa: Hållbart resande i Sörmland (2015).

Utvecklingen av det så kallade persontransportarbetet visar en kraftig ökning av utvecklingen de senaste decennierna. Av 112 000 sörmlänningar i förvärvsarbetande ålder, pendlar drygt 19 700 (c:a 20 %) till jobb i något av grannlänerna (SCB 2010). Fler än 15 400 av dessa pendlar till Stockholms län samt cirka 1 300 pendlar till Östergötland. Att pendlingen stadigt har ökat de senaste åren kan bland annat förklaras genom förbättrade kommunikationer till Stockholms län.

Näringsliv och arbetsmarknad med hållbara resor

Det är få samhällsekonomiska samband som har ett så starkt teoretiskt stöd och är så entydigt empiriskt belagda som det mellan tillgänglighet och ekonomisk utveckling.⁴ För Sörmlands del har de tillgänglighetsförbättringar som hittills skett (Svealandsbanan, E 20) bidragit till att skapa större funktionella geografier och därmed också till bättre utvecklingsförutsättningar. Större funktionella regioner skapar bättre grundförutsättningar i en rad avseenden:

- En större funktionell arbetsmarknad ger bättre förutsättningar för att matchning mellan utbud och efterfrågan på arbetskraft fungerar. Därmed skapas också bättre förutsättningar för verksamheter med mer specialiserade och kvalificerade arbetsuppgifter. En större arbetsmarknad ger utrymme för en

⁴ http://www.tillvaxtanalys.se/download/18.51c5722713f6b8566535d/1372081882869/wppm_2013_09.pdf



högre produktivitet och jobb med högre löner. Skillnaden i exempelvis arbetslöshet och lönenivå mellan östra och västra Sörmland är ett illustrativt exempel på detta.

- På motsvarande sätt kan vi förvänta oss att grundförutsättningarna för bostadsmarknaden förändras, då ökad tillgänglighet leder till en ökad rörlighet på bostadsmarknaden, högre priser och därmed också bättre ekonomiska incitament för ett ökat bostadsbyggande.
- Större funktionella regioner bidrar till större lokala/regionala avsättningsmarknader för privat och offentlig samhällsservice.

Utbildning och kompetensförsörjning

Sett till det prognosticerade arbetskraftsbehovet är byggandet av Ostlänken en stor möjlighet för tillväxten i Sörmland. Närmare 19 000 jobb beräknas uppstå i det direkta banbygget och kringliggande investeringar under byggfasen 2017-2028, enligt rapporter som Regionförbundet Sörmland gjort tillsammans med Region Östergötland och Östsvenska Handelskammaren. I regionen är i dag ungefär 22 000 personer sysselsatta inom de branscher som är aktuella för dessa byggen. Det innebär en ökad arbetskraftsefterfrågan på över 10 procent jämfört med vad som är normalt i regionen och efterfrågan på arbete och därmed viktiga arbetstillfällen för vissa grupper ökar, exempelvis anläggningsarbetare och anläggningsförare, civilingenjörer, arkitekter och elektriker.

Sociala nyttor

Ostlänken och den nya stambanan ger ytterligare utvecklingseffekter för länet, som framgår av regionförbundets studie *Dynamiska effekter av höghastighetsbanor i Sörmland*. Omkring 2 500 årliga genomsnittliga arbetstillfällen förväntas tillkomma i Sörmland vilket motsvarar en expansion av den regionala arbetsmarknaden med omkring två procent. God planering ger förutsättningar för att den potentiella tillväxt som presenteras i studien förstärks och att utvecklingen därmed blir än bättre, vilket också stärker den sociala sammanhållningen på längre sikt när arbetslösheten minskar.



Kapacitetsförstärkning

Stambanesystemet i östra Mellansverige har idag kapacitetsbrister i för-hållande till efterfrågan och förutsättning för trafikutveckling. Kapacitets-bristen utgör en hämsko för regionens utveckling. Järnvägsinfrastruktur-kapaciteten behöver långsiktigt ses över och ökas för att järnvägen ska bli en stabil förutsättning för utvecklingen över tid inom landets största utvecklings-region. Det är i det perspektivet som två regeringars beslut med val emellan om Ostlänken ska ses, med byggstart 2017 och stå färdig senast 2028.

Utifrån ett systemperspektiv är kapaciteten i både väg- och järnvägsinfrastruktur en viktig faktor för tillväxt, både i Stockolmsregionen och i omgivande regioner. Vid utformningen av de tekniska och fysiska förut-sättningarna för Ostlänken som en del i ett nationellt höghastighetssystem bör inte möjligheter till parallell utveckling av snabb regional tågtrafik motverkas eller förhindras. Stockholmsregionens tillväxt måste bistås av snabba kommunikationer mellan Göteborg och Malmö men också av stark och livskraftig tillväxt i angränsande regioner. Stockholmsregionens och närliggande regioners möjlighet för tillväxt påverkas negativt om möjligheter till planerade stopp för resandeutbyten och tidsvinster för regional arbets-pendling försvåras eller går om intet.

Viktigt är vidare att se över systemet för tilldelning av tåglägen. Den modell som i dag används fungerar inte för att bygga upp tåglägen som ligger fast över tid och som tjänar som stomme både i nationell och regional persontågstrafik. Vidare behöver värdet av nationella och regionala persontåg ses över utifrån den faktiska tillväxt som persontrafiken genererar.

Ostlänken frigör kapacitet på andra banor

Ostlänken spelar framöver en avgörande roll för frigörandet av kapacitet på Västra-, och delar av, Södra stambanan samt i viss mån även på Svealands-banan, vilket är nödvändig för tillväxten i Stockholmsregionen. Avlastningen är även viktig för tillväxten i andra delar av Sörmland som därmed påverkas indirekt av Ostlänken. Den frigjorda kapaciteten måste alltså över tid medge att både regional och nationell trafik i erforderlig omfattning kan trafikera Ostlänken. Det kan bland annat säkras genom att rätt krav ställs på de fordon som i framtiden trafikerar banan.



Ostlänkenregionen och östra Mellansveriges roll i arbetet för nya stambanor

Citybaneavtalet och medfinansiering

Sörmland har tillsammans med övriga län och regioner i Mälardalen sett nytta av att Stockholms pendeltågssystem utvecklas genom Citybanan, som normalt sett ligger helt utanför vad till exempel Sörmland kan ansvara för.

Den bedömda nyttan för till exempel Sörmlands län avgjordes utifrån restidsnyttan vilket medförde att Sörmland skulle bidra med drygt 29 % av de två miljarder som denna medfinansiering innebär. Enligt prognos innebär det drygt 700 miljoner kr fram till år 2017 för Sörmlands del. De medfinansierande regionerna ingick avtal om medfinansiering av Citybanan m.m. med staten och i statens åtagande ingår att ”för Ostlänken slutföra järnvägsutredningar och underlag för tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken samt pröva finansiering inom ordinarie långsiktiga planering för kommande planerings-period.”⁵ Avtalet ger också vid handen att staten ska arbeta för att tidigare-lägga Ostlänken vilket i ljuset av nuvarande ordning riskerar att inte följas.

”Staten åtager sig att genom Banverket eller på annat sätt utse en statlig representant som får i uppdrag att tillsammans med berörda regioner och kommuner utarbeta en s.k. OPS-lösning för Ostlänken med avsikt att tidigare-lägga objektet.”⁶

Avtalet om medfinansiering av Citybanan indikerar att staten tog på sig att gå vidare med Ostlänken.⁷

Arbetet med att skapa ett sammanhållet transportsystem; Infrastrukturåtgärder och Ny trafik 2017

Den regionala tågtrafiken har en särskild uppgift att skapa förutsättningar för fortsatt regionförstoring och möjliggör ett hållbart

⁵ http://www.trafikverket.se/contentassets/42c15a71f57a499dab237d48756e0b56/vastmanlands_lokaltrafik_110830.pdf - Västmanlands lokaltrafiks svar på ”Remiss kapacitetsuppdraget 2012-2021

⁶ http://www.trafikverket.se/contentassets/0c0c0825b15c4b0a9d5e37ef3654eefc/gamla_uppsala_avtal_regional_medfinansiering.pdf - Avtal om medfinansiering av Citybanan m.m., sidan 6

⁷ http://www.trafikverket.se/contentassets/42c15a71f57a499dab237d48756e0b56/vastmanlands_lokaltrafik_110830.pdf - Västmanlands lokaltrafiks svar på ”Remiss kapacitetsuppdraget 2012-2021



ökande arbets-, studie- och övrigt vardagsresande i en expanderande region. De regionala kollektivtrafik-myndigheterna i östra Mellansverige har därför ingått ett samverkansavtal om att bygga ett nytt regionaltågssystem efter Citybanans öppnande.

Ambitionen är att skapa ett tågssystem som är stabilt över tid och möter de behov, gällande kvalitet, komfort och turtäthet, som invånarna i regionen har. Ett enkelt resande över geografiska och organisatoriska gränser med ett trafikutbud som tillgodoser behovet av medborgarnas resor. Att kunna erbjuda timestrafik (kompletterat med insatståg i rusningstid) och så kallad styv tidtabell ger resenärerna ökade möjligheter i det enkla resandet samt underlättar planering av den anslutande lokala kollektivtrafiken i syfte att kunna erbjuda den enkla resan hela vägen. Arbetet med implementeringen av den nya trafiken pågår och turutbudet utmed samtliga banor i Sörmland kommer att förbättras successivt de kommande åren.

Trafiken ska bedrivas med moderna och attraktiva fordon varför regionen, genom Transitio, nyligen beställt 33 nya tåg med ett ordervärde på ca 3,5 miljarder kronor. De nya tågen kommer att levereras med start från år 2018.

Infrastruktur för hela den enkla resan

För att fullt ut och på ett så effektivt sätt som möjligt kunna ta tillvara möjligheterna som skapas med Ostlänkens regionala kapacitetstillskott finns behov av att utifrån ett systemperspektiv också koppla samman olika infrastrukturslag för att på så sätt underlätta övergången mellan trafikslagen i planerade regionala bytespunkter.

Regionalt resande med kollektivtrafik måste framstå för resenären som ett attraktivt alternativ i förhållande till andra till buds stående färdmedel. Länstransportplanen är länets verktyg i arbetet med att anpassa annan infrastruktursatsning i relation till järnvägsinfrastrukturen i syfte att uppnå attraktiva och effektiva system för byten mellan olika trafikslag på planerade bytespunkter.

En väl fungerande och samstämd infrastruktur som helhet utgör alltså en mycket viktig förutsättning för en långsiktig regionalt hållbar tillväxt. Byggandet av Ostlänken måste också kompletteras med



mycket god tillgång till väl fungerande och avbrottsfri IT-infrastruktur längs banan, vilket är en förutsättning för att kunna nyttja restiden på ett effektivt sätt.

Samarbete i Ostlänkenregionen

Remissinstanserna deltar aktivt i samarbetet En Bättre Sits (EBS). Samarbetet syftar till att skapa en gemensam målbild för Mälardalen inom några för tillväxten mycket viktiga områden utifrån ett systemperspektiv med utgångspunkt från vilka behov som finns på mellanlång och lång sikt.

Östsvenska handelskammaren samlar i olika initiativ företag, kommuner och regioner vilka ser utvecklingsmöjligheterna med Ostlänken. East Sweden Infra Cluster (ESIC) är ett sådant initiativ, där regionförbundet deltar, och är ett specialiserat nätverk som ska fungera som informationsnod och samlingspunkt för företag som är intresserade av uppdrag i samband med bygget.

År 2001 bildades Nyköping-Östgötalänken AB i syfte att verka för att Ostlänken förverkligas på kortast möjlig tid. Bolaget ägs gemensamt av Trosa kommun, Nyköpings kommun, Norrköpings kommun, Linköpings kommun, Oxelösunds kommun, Mjölby kommun, Regionförbundet Östsam, Regionförbundet Sörmland och sedan år 2015 även Södertälje kommun. Nyköping-Östgötalänken AB har exempelvis gjort förstudien som banverket sedan tog över. Bolaget samordnar gemensamma frågor så som ägarnas besluts-processer, övergripande informationsinsatser samt ta fram faktaunderlag.



Matthias Pfeil
Utredare och analytiker, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet

Jacob Annerfors
Kollektivtrafikansvarig, Landstinget Sörmland

Christoffer Wendel
Strateg, Regionförbundet Sörmland