

Datum 2015-11-06
Dnr 1500321

1 (6)

Sverigeförhandlingen

Förtydligande avseende Region Skånes nyttoanalys till Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen har den 23 oktober 2015 skickat en återkoppling till Region Skåne angående den nyttoanalys som Region Skåne skickade in till Sverigeförhandlingen 1 oktober 2015. Med anledning av Sverigeförhandlingens frågor om Region Skånes nyttoanalys vill Region Skåne göra följande förtydliganden.

Sverigeförhandlingens svar på inlämnade nyttoanalyser indikerar att Sverigeförhandlingen kommer att avgränsas till höghastighetsbanans utbyggnad samt till spårvägsutbyggnad i Malmö, Lund och Helsingborg. Stora delar av Skånebildens och andra åtgärder som städerna i Skåne och Region Skåne lämnat in, såsom tvärbanor till höghastighetsbanan och andra storstadsåtgärder, hänvisas till nationell plan. Det är nödvändigt att arbetet med Sverigeförhandlingen och den nationella planen sker parallellt. Det krävs för en samlad dialog med målsättningen att nå så stora systemeffekter som möjligt och så att eventuell medfinansiering av höghastighetsjärnväg kan ske utifrån ett helhetsperspektiv. Om Sverigeförhandlingen och nationella planen behandlas som separata delar finns stor risk att nyttor förloras.

Fråga 1: I det material vi fått från er uppfattar vi att nyttor beskrivs utifrån att ett stort antal satsningar sker i infrastrukturen, även på anslutande järnvägar. Vi önskar att ni kompletterar med de regionala och lokala nyttor avseende på restider, arbetsmarknad, näringsliv, miljö och socialt som ni bedömer att enbart en höghastighetsjärnväg Malmö – Stockholm skulle kunna ge till Region Skåne (utan övriga åtgärder)

Svar fråga 1:

Det är riktigt att Region Skånes nyttoanalys utgår från satsningarna i Skånebildens samt Malmö, Lund och Helsingborgs storstadsåtgärder. Region Skåne menar att det är viktigt att koppla samman dessa

satsningar för att få ut den fullständiga effekten och nyttorna av höghastighetsbanan.

En höghastighetsjärnväg på sträckan mellan Hässleholm och Lund medför att det frigörs kapacitet på nuvarande Södra stambanan på motsvarande sträcka. Detta innebär möjligheter för att utöka den regionala tågtrafiken på denna sträcka. Samtidigt finns det förväntningar till att även godstågstrafiken kommer att öka på Södra stambanan, vilket utan investeringar i befintlig infrastruktur kan medföra begränsningar för den regionala tågtrafiken.

Därutöver skapar den nya höghastighetsjärnvägen förutsättningar för att köra ett helt nytt regionalt snabbtågssystem på sträckan Malmö – Lund – Hässleholm. För att kunna öka integrationen av arbetsmarknaderna och skapa en positivt sysselsättningsstillväxt i nordöstra Skåne är det helt avgörande att detta tågssystem går vidare från Hässleholm till Kristianstad och omvänt. Samtidigt kan de önskade tidsvinsterna i restiden inte uppnås så länge järnvägen mellan Hässleholm och Kristianstad inte är utbyggd till dubbelspår. Utan dubbelspår behöver ett av de nuvarande tågssystemen läggas ner och ersättas av det nya regionala snabbtågssystemet.

Till sist skapar en höghastighetsjärnväg Malmö – Stockholm förutsättningar för att köra regionala snabbtåg Malmö – Lund – Hässleholm – Jönköping, vilket medför förutsättningar för ytterligare integration av arbetsmarknader.

Utökad regional tågtrafik på Södra Stambanan

Den nuvarande regionala tågtrafiken med Pågatåg kan när höghastighetsjärnvägen öppnar dubbleras.

Tåglinje	Frekvens idag	Frekvens framöver	Restidsvinst ¹
Pågatåg Malmö - Höör	30 min	15 min	Ingen
Pågatåg Malmö - Hässleholm	60 min	30 min	Ingen

Nytt regionalt snabbtåg Malmö – Lund – Hässleholm - Kristianstad

Ett helt nytt regionalt snabbtåg med max. hastighet 250 km/h som ersätter nuvarande Öresundståg Kristianstad - Malmö.

Tåglinje	Frekvens idag	Frekvens framöver	Restidsvinst
Malmö - Kristianstad	60 min	60 min	10 min

¹ I restidsvinsterna ingår endast åktid, dvs. hänsyn har inte tagits till förkortad väntetid, med andra ord den tidsförbättring som en utökad turtäthet medför.

Förutsättningen om att järnvägen mellan Hässleholm och Kristianstad inte blir utbyggd jämfört med idag medför att frekvensen inte kan utökas jämfört med idag, och att restidsvinst endast uppstår på höghastighetsbanan och inte mellan Hässleholm och Kristianstad. Detta då tågens körtid påverkas av kvarvarande tågmöten på denna sträcka.

Ett ytterligare problem är att de nuvarande direkttågen Karlskrona – Malmö i så fall försvinner och resande från Blekinge därmed behöver byta tåg på Kristianstad C. Detta under förutsättning att de regionala snabbtågen inte fortsätter vidare från Kristianstad C till Karlskrona, vilket naturligtvis också är en möjlighet, men som samtidigt skapar ett avsevärt större investeringsbehov i nya tåg.

Nytt regionalt snabbtåg Malmö – Lund – Hässleholm - Jönköping

Helt nytt regionalt snabbtåg med max. hastighet 250 km/h.

Tåglinje	Frekvens idag	Frekvens framöver	Restidsvinst
Malmö - Jönköping	Direkttåg saknas	60 min	60 min ²

Införande av detta regionala snabbtåg förutsätter godkännande i Region Kronoberg och Region Jönköpings län.

Skillnad mellan utbyggnad eller ej av dubbelspår på Skånebanan mellan Kristianstad och Hässleholm

Av ovanstående tre beskrivna utökningar av tågtrafiken är det huvudsakligen det regionala snabbtåget Malmö – Lund – Hässleholm – Kristianstad som påverkas av huruvida Skånebanan mellan Kristianstad och Hässleholm byggs ut till dubbelspår eller ej. Vid en utbyggnad till dubbelspår blir konsekvenserna följande:

Tåglinje	Frekvens idag	Frekvens framöver	Restidsvinst
Malmö - Kristianstad	60 min	20 min	15 min / 5 min

Ovanstående beror på att dubbelspåret medför att det nya regionala snabbtåget kan köra i 30 minuters trafik, medan det nuvarande Öresundståget i 60 minuters trafik kan behållas. Detta medför 20 minuters trafik på sträckan Kristianstad – Hässleholm – Lund – Malmö. Härutöver kvarstår nuvarande Pågatåg på sträckan, som dock företrädesvis är intressant för resor till och från mellanliggande stationer.

Restidsvinster uppstår både vad gäller det nya regionala snabbtåget, men tack vare dubbelspåret uppstår även en restidsvinst på det nuvarande Öresundståget mellan Kristianstad och Malmö.

² Restidsvinsten inkluderar bytestid i Nässjö och förutsätter att det nya regionala snabbtåget kör direkt Hässleholm – Jönköping utan uppehåll.

Nyttorna av höghastighetsbanan för Skåne

Den långväga pendlingen mellan Skåne och Stockholm har ökat de senaste åren. Detta indikerar att kopplingen mellan Skåne och Stockholm ökar. Skåne är starkt inbäddat i den nationella ekonomin, vilket framgår av att Skåne väldigt tydligt följer nationella konjunkturcykler och utvecklingen inom varsel. Stockholm är det skånska näringslivets viktigaste nod i en nationell kontext. I Stockholm finns inte bara huvudstadsfunktioner i form av riksdag, regering och myndigheter, utan även huvuddelen av de större bolagens huvudkontor. Samverkan i nationella nätverk tenderar därför att ske koordinerade från Stockholm. En förutsättning för samverkan är väl fungerande transportsystem med korta transporttider och hög tillförlitlighet. En ökad interaktion mellan Skåne och Stockholm förväntas öka innovationskraften i Skåne och även öka kännedomen om det skånska näringslivet i Stockholm. Detta är av betydelse inte minst därför att huvuddelen av de svenska riskkapitalbolagen har sina säten i huvudstaden.

De förbättrade regionala resmöjligheterna som en utbyggnad av höghastighetsbanan kan ge innebär att det blir lättare att pendla mellan orter med stationer längs stambanan. Det innebär att utöver de effekter som Malmö, Lund och Hässleholm beskriver i sina nyttoanalyser kan mindre orter som t.ex. Höör, Eslöv och Osby påverkas. Bättre pendlingsmöjligheter gör det mer attraktivt att bo och arbeta i en ort. Detta kan i sin tur innebära att huspriserna ökar, att byggnation av nya bostäder kan komma igång och att skatteintäkterna ökar.

Planberedskapen i Skåne är generellt sett god men ändå byggs det för lite bostäder. Bättre tillgänglighet kan bidra till bättre marknadspriser och fungera som hävstång för att få igång bostadsbyggande. Företag och människor tenderar att koncentreras geografiskt och attraheras till stora marknader för att dra nytta av att befinna sig i närheten av varandra. Fördelarna består av bl.a. kunskapsutbyte, minskade transportkostnader, fler specialiserade underleverantörer och en ökad tillgång till tillkvalificerad arbetskraft. För arbetsmarknaden i Skåne skulle tillgänglighetsförbättringar kunna resultera i bättre tillgång till arbetskraft och större matchning av rätt kompetens. En bättre tillgänglighet skulle därmed kunna bidra till ekonomisk tillväxt, större chans till arbete och försörjning för många invånare i Skåne.

Enbart utbyggnad av höghastighetsbanan bidrar dock inte till att sammanfoga de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne. För detta krävs även en utbyggnad av Skånebanan med konkurrenskraftiga restider mellan Helsingborg och Kristianstad samt möjlighet att köra regionala snabbtåg mellan Malmö – Lund – Hässleholm – Kristianstad på den nya höghastighetsbanan samt Skånebanan.

Miljöeffekter av höghastighetsbanan kan uppkomma genom förändrade resmönster i form av överflyttning av nationella resor från flyg till höghastighetståg samt regionala resor från bil till tåg.

Dessutom kan kapaciteten för godstrafik på järnväg öka genom att den befintliga stambanan avlastas från snabbtåg. Det innebär ökade möjligheter att godstransporter kan flyttas över från väg till järnväg.

I Region Skånes insända nyttoanalyser beskrivs att det finns stora osäkerheter i Trafikverkets regionalekonomiska analyser. Det är därför svårt att kvantifiera de regionala nyttorna närmare.

Fråga 2: Vi behöver få materialet som rör spårvägsobjekten i Malmö, Lund och Helsingborg kompletterat med avseende på restider, investeringskostnader, tidplan och samhällsekonomisk bedömning. Investeringskostnaderna ska, om möjligt, vara baserade på successiv kalkylering.

Svar fråga 2:

Nedan redovisas en tabell med Region Skånes bedömda investeringskostnader för fordon och depå fördelade årsvis. Respektive kommun redovisar sina investeringskostnader för spårvägen samt den samhällsekonomiska bedömningen för respektive åtgärd. Investeringskostnaderna är inte baserade på successiv kalkylering. Vad gäller restid så har en analys gjorts avseende spårvagnen i Lund. Restiden mellan Lund C och Brunnshög är i dag 15 minuter och beräknas bli 14 minuter med spårvagn. Den s.k. Lundalänken mellan Lund C och Brunnshög invigdes 2003 med högklassig kollektivtrafik som redan då var förberedd för en framtida spårvägstrafik. För spårvagnsobjekten i Malmö och Helsingborg behöver djupare analyser göras för att beräkna restidvinster.

Spårvägsprojekt Investeringskostnader ³	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Summa
7 spårvagnar Lund	5	5	5	195								210
Depå spårvagnar Lund	15	15	60	130	85							305
13 spårvagnar Malmö (VH-L)						390						390
11 spårvagnar Malmö (VH-S)											330	330
Depå spårvagnar Malmö					34	134	291	191				650
9 spårvagnar Helsingborg											270	270
Depå Helsingborg								40	40	170	100	350
Sammanlagda investeringskostnader	20	20	65	325	119	524	291	231	40	170	700	2505

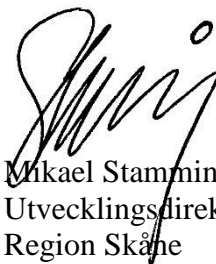
³ Räknat i miljoner svenska kronor

Vi vill tacka för inbjudan till förhandling och ser fram emot en konstruktiv dialog som ger ett resultat vi alla kan vara stolta över.

Vänliga hälsningar



Alf Jönsson
Regiondirektör Region Skåne



Mikael Starming
Utvecklingsdirektör
Region Skåne