

**PM, svar på kompletteringsförfrågan**

Datum 2015-11-06

Diarienummer RS 3273-2014

## Komplettering – Västra Götalandsregionens nyttoanalys till Sverigeförhandlingen

### Bakgrund

Västra Götalandsregionen skickade den 1 oktober in nyttoanalysen "Västra Götalandsregionens underlag till Sverigeförhandlingen". Därutöver skickade Västra Götalandsregionen in två underlagsrapporter från samarbetsprojektet "Målbild 2035 för stadstrafikens stomnät i Göteborg, Mölndal och Partille". I ett svar till Västra Götalandsregionen den 23 oktober önskade Sverigeförhandlingen följande kompletteringar.

1. I det material vi fått från er uppfattar vi att nyttorna med en höghastighetsjärnväg är beskrivna utifrån att ett stort antal satsningar sker i infrastrukturen, även på anslutande järnvägar. Vi önskar att ni kompletterar med de regionala och lokala nyttor som med avseende på restider, arbetsmarknad, näringsliv, miljö och socialt som ni bedömer att enbart en höghastighetsjärnväg Göteborg-Stockholm skulle kunna ge till Västra Götalandsregionen
2. Vi behöver få materialet som rör åtgärder i storstad kompletterat med avseende på restider, kostnader, tidplan och samhällsekonomisk bedömning för de spåråtgärder i tätorterna Göteborg och Mölndal som Västra Götalandsregionen bedömer vara aktuella för en förhandling.

I denna PM presenteras Västra Götalandsregionens svar på de två kompletteringspunkterna ovan.

### Svar och kommentar till kompletteringspunkt 1

#### Generella kommentarer

I Sverigeförhandlingens önskan om komplettering beskrivs att Sverigeförhandlingen uppfattar att "nyttorna med en höghastighetsjärnväg är beskrivna utifrån att ett stort antal satsningar sker i infrastrukturen, även på anslutande järnvägar."

Satsningar på anslutande järnvägar lyfts fram för att peka på vikten av att integrera höghastighetsjärnvägen med Västsveriges regionala tågssystem. Beskrivning och beräkningar av de anslutande järnvägarna tas dock upp i separata avsnitt och effekten av dessa investeringar ligger inte med i de beskrivningar, bedömningar och beräkningar som rör höghastighetsjärnvägen.

Det är dock viktigt att poängtera att det, i de av Sverigeförhandlingen tillhandahållna nyttoanalyserna, antas en omfattande utökning av trafiken på anslutande banor, både i jämförelse- och i utredningsalternativet i relation till dagens utbud. Antaganden om trafikering på anslutande banor kan påverka nyttorna av enbart höghastighetsjärnvägen genom att en hög trafikering möjliggör att fler tätorter och regioncentra kopplas samman inom rimliga pendlings- och restider.

Sverigeförhandlingen önskar under kompletteringspunkt 1 också att Västra Götalandsregionen kompletterar med de regionala och lokala nyttor som enbart en höghastighetsjärnväg Göteborg-Stockholm skulle kunna ge till Västra Götalandsregionen.

Det övergripande svaret på frågan om vilka nyttor som uppstår i regionen till följd av höghastighetsjärnvägen är att det beror på hur höghastighetsjärnvägen trafikeras, vilken restiden med regiontågen blir och vilken anslutande trafik som antas.

Västra Götalandsregionen har genomfört egna Sampers/Samkalkanalyser i syfte att belysa hur förändringar i trafikeringen förändrar nyttorna. De av Sverigeförhandlingen tillhandahållna Sampers/Samkalkanalyserna har varit utgångspunkt för de känslighetsanalyser med alternativ trafikering som gjorts.

Västra Götalandsregionen har inte, inom den tid som stått till förfogande, haft möjlighet att genomföra egna analyser med Samlok eller Dynlok för att bedöma hur olika trafikupplägg påverkar arbetsmarknaden, befolkningen och näringslivet. Det innebär att regionen primärt har behövt förhålla sig till de nyttor som tagits fram som underlag till Sverigeförhandlingen.

För att förtydliga görs en kort beskrivning av respektive nyttopost nedan inklusive hänvisning till aktuell del av rapporten "Västra Götalandsregionens underlag till Sverigeförhandlingen, 2015-10-01".

### **Restidsnyttor av höghastighetsjärnvägen**

Det konsumentöverskott (restidsnyttor) som tillfaller kommunerna i Västra Götaland till följd av höghastighetsjärnvägen uppgår enligt Trafikverkets beräkningar till 687 mkr för prognosåret (alternativ US2B). Av dessa härrör 30 % från regionalt resande (arbetsresor samt övriga resor under 10 mil) och resterande från nationellt resande. Studeras hela höghastighetsjärnvägen kommer endast 14 % av restidsnyttorna från regionalt resande. Det regionala tågutbudet blir i Västra Götalandsregionen därmed extra viktigt.

Västra Götalandsregionen har genomfört egna känslighetsanalyser med alternativ trafikering för att utröna hur restiderna och turtätheten med regiontåg påverkar nyttorna. Endast Västmodellen av Sampers har använts i analyserna, vilket innebär att resultaten inte är fullt ut jämförbara med Trafikverkets beräkningar. Analyserna visar emellertid att restidsnyttorna påverkas negativt av längre restid och försämrad turtäthet med regiontåg. Dessutom ökar trafikeringens kostnaden vid längre restider vilket ytterligare försämrar nyttan.

Beskrivning av restidsnyttorna återfinns på sida 61-66 i rapporten "Västra Götalandsregionens underlag till Sverigeförhandlingen, 2015-10-01".

### **Arbetsmarknadsnyttor och näringslivsnyttor av höghastighetsjärnvägen**

Enligt de, av Sverigeförhandlingen tillhandahållna, analyser som gjorts med Dynlok och Samlok tillkommer cirka 2 700 – 3 500 arbetsplatser i stråket längs höghastighetsjärnvägen till följd av järnvägen. Befolkningsökningen blir cirka 4 000 personer. Ser man till hela regionen beräknas cirka 4 000 nya arbetsplatser tillkomma och befolkningen bedöms öka med cirka 5 000 personer. Västra Götalandsregionen har inte gjort några egna kvantitativa analyser av hur arbetsmarknads- och näringslivseffekter påverkas av trafikeringen på den nya höghastighetsjärnvägen.

Arbetsmarknads- och näringslivsnyttorna bygger emellertid på att tillgängligheten förbättras. Det innebär att trafikeringen av regiontåg på den nya banan är avgörande för storleken på nyttorna. Om restiden och turtätheten blir sämre än den som antagits i Trafikverkets analyser bedöms också arbetsmarknads- och näringslivsnyttorna bli lägre.

För utförligare beskrivning hänvisas till sida 45-48 i rapport ”Västra Götalandsregionens underlag till Sverigeförhandlingen, 2015-10-01”.

### **Miljönyttor av höghastighetsjärnvägen**

Någon geografisk nedbrytning av miljönyttorna till följd av höghastighetsjärnvägen finns inte att tillgå i Sverigeförhandlingens underlag. Därför är det svårt att bedöma storleksordningen på nyttorna. Enligt de alternativa trafikeringsanalyser som Västra Götalandsregionen gjort minskar miljönyttorna vid längre restider för regionaltågen.

För utförligare beskrivning hänvisas till sida 61-66 i rapport ”Västra Götalandsregionens underlag till Sverigeförhandlingen, 2015-10-01”.

### **Sociala nyttor**

Den nya höghastighetsjärnvägen kan vara positiv ur en social aspekt. En förutsättning för att sociala nyttor ska uppstå i orterna längs stråket är att tågen gör uppehåll i orterna och att stationerna placeras på ett sätt att de kommer så många som möjligt till del. Vidare behöver anslutande kollektivtrafik, såväl regionalt som lokalt, skapa starka kopplingar med resterande omland och region. Annars riskerar den nya järnvägen att endast utgöra en barriär som snarast kan leda till negativa sociala nyttor.

För utförligare beskrivning hänvisas till sida 61-66 i rapport ”Västra Götalandsregionens underlag till Sverigeförhandlingen, 2015-10-01”.

## Svar och kommentar till kompletteringspunkt 2

Vi ser initiativet till en förhandling om åtgärder för bättre kollektivtrafik i storstäderna som mycket positivt, och särskilt att förhandlingen kopplas till utbyggnad av bostäder och verksamheter. Just denna koppling har vi själva gjort och den utgör grunden för vårt gemensamma arbete med framtidens kollektivtrafik i samverkansprojektet *Målbild 2035 för stadstrafikens stamnät i Göteborg, Mölndal och Partille*. I Göteborgsområdet finns det stora behov av utvecklad lokal kollektivtrafik och därtill stor potential för utbyggnad av bostäder.

Det finns angelägna spåråtgärder i det material som skickades till Sverigeförhandlingen i början av oktober. Vi har dock ännu inte avgjort omfattningen av dessa spåråtgärder, eftersom vi vill vänta med det ställningstagandet tills den nu pågående medborgardialogen NextStop2035 har avslutats och sammanställts. Parallellt med medborgardialogen fortsätter vårt arbete med att fördjupa kunskapen och underlagen till möjliga framtida åtgärder.

Dialog är en viktig komponent. Vi ser det som mycket positivt att förhandlingen kommer att kunna föras med åtgärder som har en bred förankring och vi ser ett behov av att även förhandlingen blir en öppen process.

I det pågående projektet *Målbild 2035 för stadstrafikens stamnät i Göteborg, Mölndal och Partille* undersöker vi om det finns kompletterande lösningar för framtidens attraktiva och kapacitetsstarka kollektivtrafik till en fortsatt utbyggnad av spårvägen. Utvecklingen av busskoncept som både innefattar anläggning av infrastruktur (särskilda bussbanor, utvecklade hållplatslägen/stationer) och fordonsutveckling mot betydligt mer kapacitetsstarka enheter (längre bussar, högre bussar, virtuellt ihopkopplade bussar) har kommit långt och är mycket lovande. Även vårt arbete med att introducera linbana som nytt trafikslag i Göteborgsområdet är mycket lovande. Utifrån detta perspektiv utgår vi ifrån att även andra åtgärder än spåråtgärder skulle kunna vara del av en förhandling.

Efter avslutad medborgardialog kommer ett förslag till åtgärdsplan att tas fram, vilken kan vara färdig till februari 2016. Det är troligt att denna Åtgärdsplan kommer att inrymma ett antal spåråtgärder som bottnar i tidigare beslutat inriktningsdokument om kollektivtrafikens utveckling (K2020). Dessa är redovisade i PM Analysunderlag som skickats in till Sverigeförhandlingen. För flera av dessa åtgärder finns underlag som avser kostnader och tidplaner och vi arbetar nu intensivt för att uppdatera och komplettera dessa underlag.

Vi är naturligtvis medvetna om den svårighet som uppstått när vår process i projektet *Målbild 2035 för stadstrafikens stamnät i Göteborg, Mölndal och Partille* inte helt ligger i takt med Sverigeförhandlingens tidplan. Ett sätt att komma förbi denna svårighet skulle kunna vara att föra ett mer öppet samtal inom ramen för förhandlingen kring geografiska områden där kollektivtrafiken behöver förstärkas i samband med utbyggnad av bostäder och verksamheter.

Max Falk,

Samordningsansvarig för Västra Götalandsregionens arbete med Sverigeförhandlingen