REGION SKÅNE

OCH SVERIGEFÖRHANDLINGEN

DIARIENUMMER: 1500318

REGION SKÅNE

OCH SVERIGEFÖRHANDLINGEN

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Detta är Skåne .....s. 4
Region Skåne och Sverigeförhandlingen.....s. 35
Skånebilden .....s. 47
Länkar .....s. 51

Den skånska infrastrukturen står inför flera stora utmaningar. Inte minst utgör regionen i dagsläget en rejäl flaskhals för godstrafiken, vilket påverkar hela Sverige negativt. Det positiva är att det råder regional samstämmighet – över kommun- och blockgränser – om vad som behöver göras. Det innebär att Skåne har enats kring den framtida infrastrukturen och vilka investeringar som bäst möter de stora behoven.

Genom att samla fysisk planering, bostadsbyggande och infrastruktur under ett tak har det varit möjligt att se vilka investeringar som bäst möter de stora behoven. Detta har resulterat i Skånebilden – ett väl förankrat förslag för prioriteringar i infrastrukturen och sträckning av den nya höghastighetsbanan.

Satsningarna är viktiga för Sverige. Sambanden mellan storstädernas ekonomiska tillväxt och dess koppling till infrastruktur är väl belagda. En god infrastruktur höjer kapaciteten, sänker transportkostnader, ökar tillförlitligheten och förkortar restider. Alla dessa förutsättningar – och behov – finns i Skåne.

Regionen står redo. Ju förr spaden sätts i jorden, desto snabbare gynnas hela Sverige.

SKÅNEBILDEN

Skånebilden vilar på en stabil grund då den är framtagen med utgångspunkt i Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det Öppna Skåne 2030. Utvecklingsstrategin är framtagen genom bred dialog med samtliga 33 kommuner och antagen av ett enigt regionfullmäktige, Länsstyrelsen i Skåne och Kommunförbundet Skåne.

Skånebilden utgår ifrån de viktigaste ”nyttor” den framtida höghastighetsbanan för med sig: fler jobb och ökat bostadsbyggande och är därmed ett redskap i Skånes ambition att som region ta ansvar för att varje påbörjat infrastrukturprojekt ska kunna genomföras så effektivt som möjligt – med mesta möjliga utväxling per investerad krona.

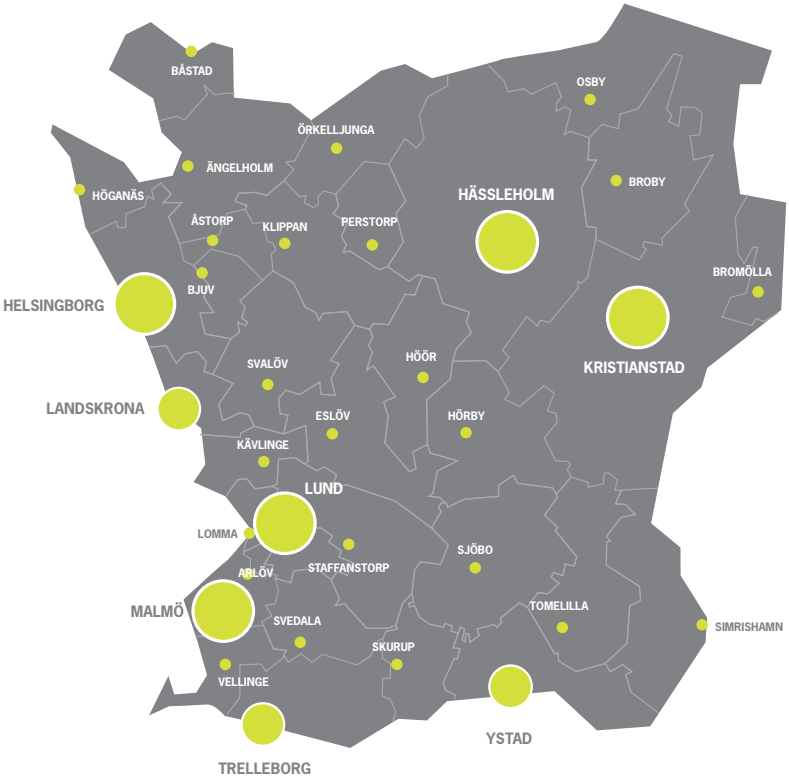
Efter att ha granskat samtliga alternativa spårdragningar fastslogs följande gemensamma prioriteringar för framtidens infrastruktur i Skåne:

SKÅNEBILDEN

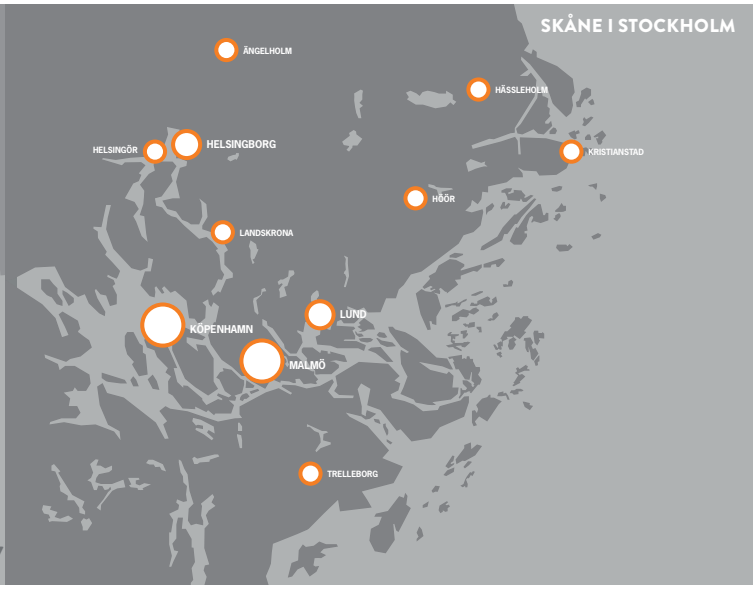
- Höghastighetsbanans sträckning i Skåne ska i ett första utbyggnadssteg ha stationer i Malmö, Lund och Hässleholm.
- Byggnationen av höghastighetsbanan ska starta söderifrån, för att undanröja de stora flaskhalsarna i det nationella och regionala järnvägssystemet och i den av EU prioriterade ScanMed-korridoren.

- Skånebanan ska ha konkurrenskraftiga restider, för att koppla Helsingborg och Kristianstad till höghastighetsbanan samt för att koppla samman de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne.
- Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg C ska ha dubbelspår, för ökad kapacitet och snabbare förbindelser på den för Skåne, Sverige och EU viktiga Västkustbanan.
- Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går. Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn är kopplad till utbyggnad av Köpenhamns metro. Vår uppfattning är att den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas före metron, men att metron kan byggas oberoende av om en HH-förbindelse har beslutats.

STORSTADSREGIONEN SKÅNE



Skåne är en storstadsregion som består av Sveriges tredje största stad Malmö, flera större städer och ett nätverk av kollektivtrafiknära, befolkningstäta orter. Dessa är sammanbundna av infrastruktur som möjliggör tät samverkan och interaktion, något som gör det lätt att utbyta och förse varandra med arbetskraft och arbetstillfällen, utbildning, kulturutbud, bostäder och rekreation. Regionen präglas av stor befolkningstillväxt, världsledande forskning och expansivt näringsliv. Med sina 1,3 miljoner invånare är Skåne en av Sveriges tre storstadsregioner och utgör tillsammans med Köpenhamn Öresundsregionen, en europeisk storstadsregion.

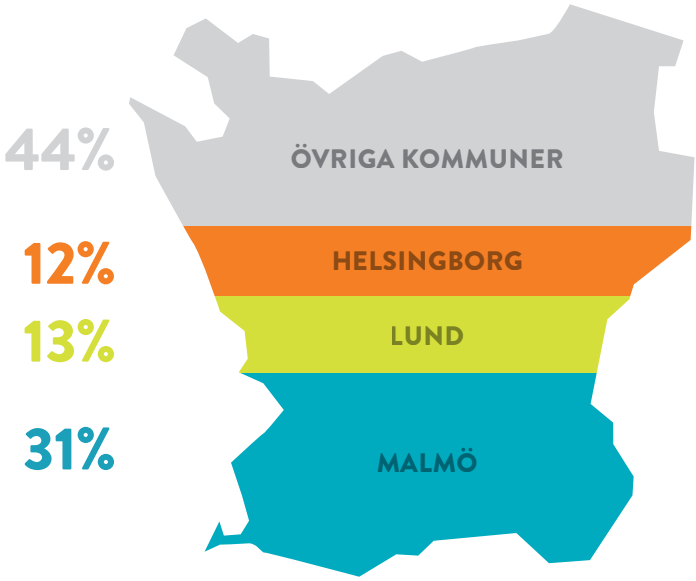


Skåne växer

Befolkningsökningen är sedan flera år generellt stark i Skåne. Skåne har en fördelaktig ålderstruktur med relativt ung befolkning, framförallt hos utrikes födda, som utgör en lovande potential för arbetsmarknaden. Cirka 20 procent av Skånes befolkning är födda utomlands och representerar 193 länder. Skåne är Sveriges andra mest tätbefolkade län. Att så många väljer att bli skåningar är en oerhört värdefull tillgång.

Hela Skåne växer, men i takt med att regionen växer ökar koncentrationen i västra Skåne. Befolkningstillväxten förskjuts sakta mot sydväst, främst runt Malmö/Lund och Helsingborg. Nästan en fjärdedel av Skånes totalbefolkning bor i Malmö, som svarar för närmare en tredjedel av BRP, vilket gör dominansen påtaglig. Helsingborg och Lund består av 11 respektive 9 procent av befolkningen, vilket innebär att nästan hälften av regionens invånare är koncentrerade till de tre största städerna och dess omland. Befolkningen är även yngst i sydväst och äldst i sydöstra Skåne.

BRUTTOREGIONALPRODUKT



Skåne kan utifrån sin position som storstadsregion vara en starkare tillväxtmotor för Sverige. Generellt sett har sysselsättningen ökat i Skåne, aldrig har så många skåningar arbetat. Men befolkningsökning är större. En stor inflyttning gör att sysselsättningsgraden ökar marginellt och många står fortfarande utanför arbetsmarknaden.

I dagsläget har 21 av Skånes 33 kommuner en högre sysselsättningstillväxt än rikssnittet, 30 av 33 har en bättre befolkningstillväxt, men hela 15 kommuner har en sämre tillgänglighet till arbetsplatser än rikssnittet.

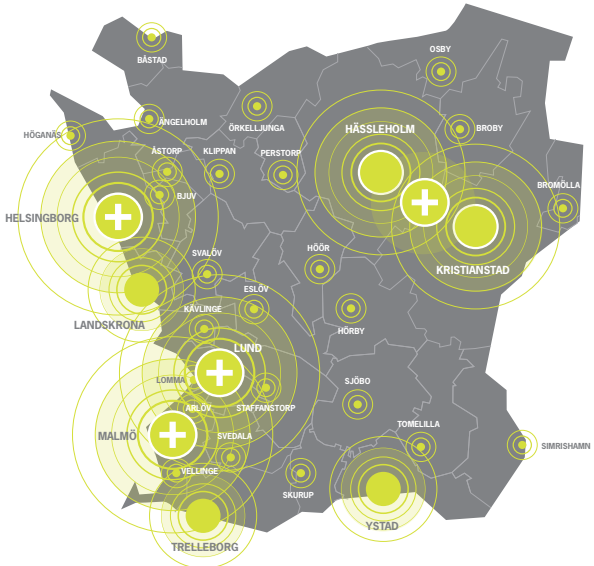
Det flerkärniga Skåne

Storstadsregioner domineras oftast av en större stad omgiven av förorter. Skåne har dels en storstad och dels en hög tätortstäthet, dvs många städer, tätorter och byar på liten yta men framförallt en ortstruktur med många självständiga orter.

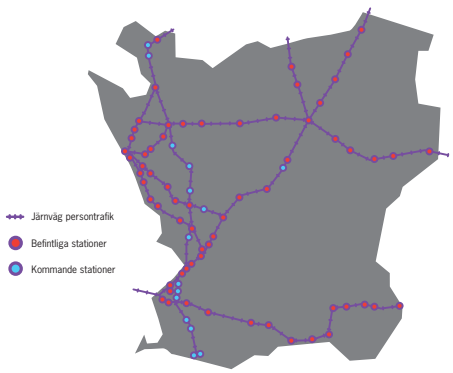
Navet i det flerkärniga Skåne är Malmö, som de senaste tio åren ökat sin omsättning med 34 procent (264 miljarder 2014) och antalet förvärvsarbetande med 23 procent. Även Helsingborg och Lund spelar betydande roller: siffrorna för handel, antal arbetsställen, anställda och nystartade företag har fortsatt öka jämfört med andra kommuner. Dessa tre städer är skånska tillväxtmotorer som var för sig och tillsammans har en mycket betydelsefull funktion för Skånes utveckling. Städerna Kristianstad och Hässleholm är tillsammans en potentiell tillväxtmotor som förstärks med satsningarna i Skånebilden. Samspelet mellan Skånes regionala kärnor, tillväxtmotorer och orterna i dess omland är avgörande för attraktivitet och konkurrenskraft, där tillgänglighet är en nyckelfaktor. Av Skånes ca 250 tätorter har ytterligare tre större städer identifierats som regionala kärnor Trelleborg, Landskrona och Ystad.

Denna mångfald av orter kopplas samman genom infrastruktur och rymmer tillsammans en miljonbefolkning. För framtiden är målet därmed tydligt; Skåne ska bygga vidare på sin flerkärnighet med livskraftiga självständiga orter och bygga vidare på befintliga strukturer med en tät och sammanhållen bebyggelse. Skånes flerkärniga ortstruktur är dess styrka, men ställer krav på ett finmaskigt nät av infrastruktur som binder samman.

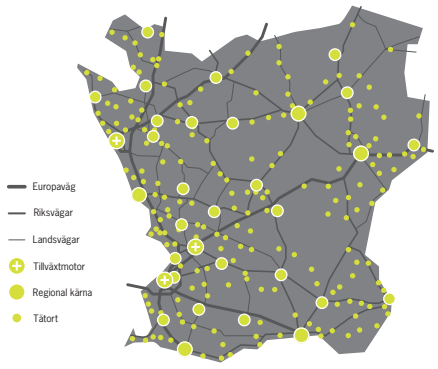
DET FLERKÄRNIGA SKÅNE



PÅGATÅGSSTATIONER



VÄGNÄT



DET PENDLANDE SKÅNE

För att Skåne ska kunna dra nytta av sin flerkärnighet – och frigöra den inneboende hävstångseffekt för tillväxt och attraktivitet som finns i regionen – krävs en välfungerande infrastruktur. En ryggrad i detta är ett robust och kapacitetsstarkt järnvägsnät som binder samman Skåne. Detta är en förutsättning för att det finmaskiga nätet av gång-, cykel- och kollektivtrafik ska kunna fungera hela vägen ut för den enskilde resenären; det måste vara enkelt att pendla in till tillväxtmotorerna och kollektivtrafik ska i det sammanhanget alltid vara ett attraktivt alternativ till bilen.

Skånes järnvägsnät är ett av Sveriges mest utvecklade och använda, men också det mest trafikerade. De flesta större orter i Skåne liksom många mindre orter har tillgång till järnvägsförbindelser och stommen utgörs idag av tre i princip dubbelspåriga banor. Södra stambanan mellan Malmö-Stockholm, Västkustbanan mellan Lund-Göteborg och Öresundsbanan mellan Malmö-Köpenhamn via Öresundsförbindelsen förbinder de största skånska orterna med Stockholm, Göteborg och Köpenhamn. Skånebanan är en enkelspårig bana mellan Helsingborg och Kristianstad och är mellan Hässleholm-Kristianstad en av Sveriges mest trafikerade enkelspåriga banor.

Hallandsåstunneln, som är det största pågående infrastrukturprojektet i Skåne, kommer att tas i drift i december 2015. Detta innebär att en av de största flaskhalsarna på Västkustbanan försvinner. Förutom att öka kapaciteten från tre tåg i timmen till 24 tåg i timmen gör tunneln det möjligt att fördubbla godstågens vikt. Effekterna av Hallandsåstunneln kommer dock inte nyttjas fullt ut så länge Västkustbanan söderöver fortfarande är enkelspårig. Sträckan mellan Helsingborg och Ängelholm kvarstår som Västkustbanans enda enkelspåriga sträcka i Skåne. Delen mellan Ängelholm och Romares väg i norra Helsingborg är planerad att byggas ut till dubbelspår under perioden 2019-2025. Den kvarstående sträckan i Helsingborg är dock kvar att bygga och kräver troligen en ny tågtunnel.

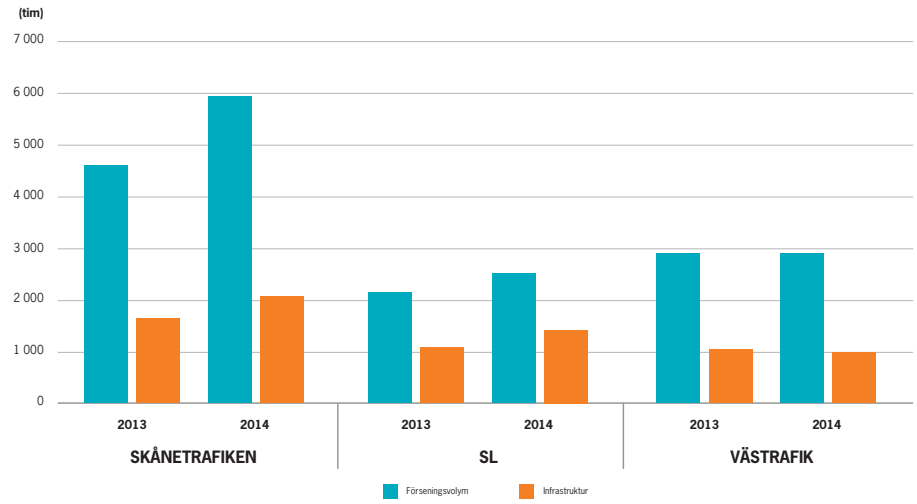
Utveckling av Skånebanan är viktig då den som tvärbana binder ihop regionen och knyter Helsingborg och Kristianstad till höghastighetsbanans station i Hässleholm. Banan fyller också en viktig funktion för godstransporter.

Idag kör cirka 460 tåg varje dygn mellan Malmö och Lund. 80 av dem är godståg. År 2030 räknar man med att antalet tåg har ökat till 645, varav 100 godståg. För att kunna svara upp mot trycket är kommande stora utbyggnad i Skåne fyra spår mellan Flackarp-Arlöv. Detta för att kunna få in fler tåg mellan Malmö och Lund. Sträckan är åtta kilometer lång och räknas som en del i kommande höghastighetsträckning.

Den nuvarande trängseln på spåren hämmar både företags konkurrenskraft och utvecklingsmöjligheterna för arbets- och bostadsmarknaderna. Det är absolut avgörande att kapaciteten på Södra stambanan norrut från Lund stärks snarast, från två till fyra spår, oavsett utvecklingen av höghastighetsbanan. Åtgärder i bangården vid Malmö C och på Öresundsbanan kommer vara avgörande för att satsningen inte ska tränga undan annan lokal och regional tågtrafik. Stationsanpassning och stationsutveckling behövs även vid Lund C och Hässleholm C för att möta ökad kapacitet med höghastighetståg och regionaltrafik.

Robustheten i järnvägssystemet behöver förbättras. Vid en jämförelse av förseningsvolymen för Skånetrafiken, SL och Västtrafik mellan 2013 och 2014 visar resultaten att Skåne drabbas med dubbelt så många störningstimmar som övriga storstadsregioner. Dessa störningar är effekter av bristande underhåll och konsekvenserna är stora av att enskilda lokala fel i till exempel kontaktledningssystemet som slår ut trafiken över mycket stora områden.

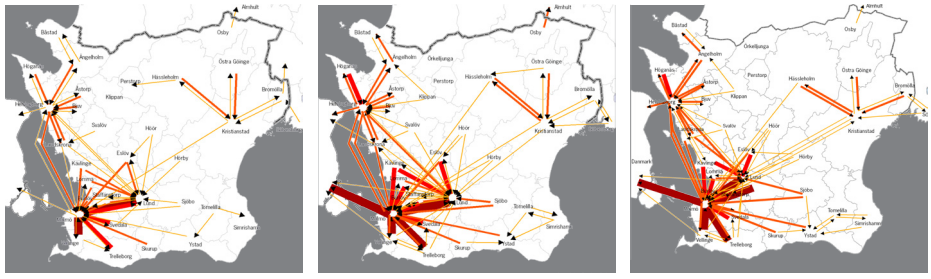
STÖRNINGSVOLYM



Gränslöst resande

Pendlingsmönstren i Skåne skiljer sig från hur det ser ut i många andra delar av Sverige, där boende och arbete i högre grad finns i samma kommun. I Skåne syns tydliga pendlingsströmmar över kommungränserna. Pendlingen har under 2000-talet totalt sett ökat kraftigt. 2013 genomfördes 152 miljoner resor med Skånetrafiken, vilket motsvarar en ökning med över 80 procent sedan 1999. Pendlingen till de skånska tillväxtmotorerna ökar, samt mellan de regionala kärnorna och dess omland. Dessutom har stråken mellan de regionala kärnorna stärkts. Denna utveckling innebär att Skåne utvecklas till en alltmer sammanhållen och integrerad region, särskilt mellan kommunerna i de sydvästra delarna. Men samtidigt som det sker en allt mer integrerad pendling i västra Skåne, Sveriges näst största arbetsmarknad, är interaktionen med den östra delen låg. Skånes gamla länsgräns syns fortfarande i pendlingsstatistiken och den tudelade arbetsmarknaden är mycket tydlig.

ÖKAD MELLANKOMMUNAL PENDLING



1998 — 2008 — 2012

501 - 1000
1001 - 3000
3001 - 5000
> 5000

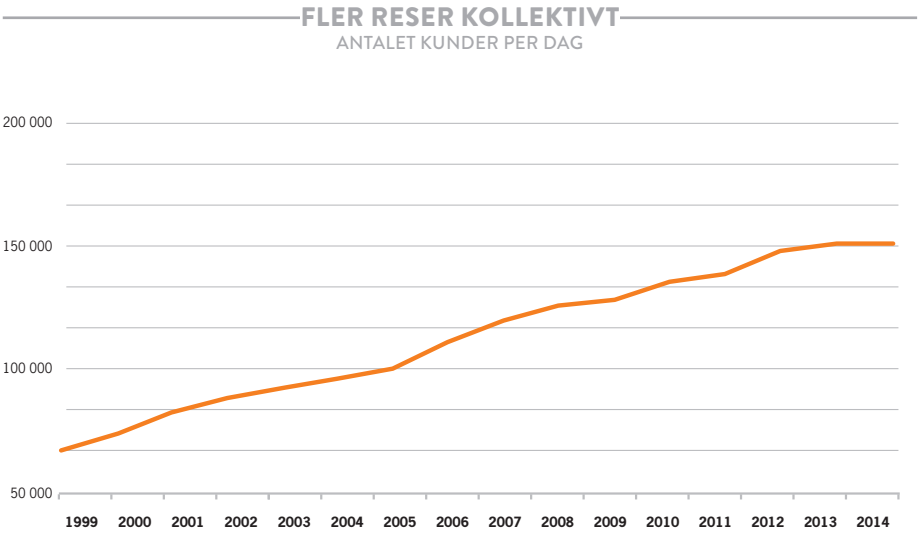
Pendlingen har ökat avsevärt mellan 1998-2012. Men bara inom vissa geografiska områden, vilket gör trycket på infrastrukturen där mycket högt.

Stora behov framåt

Trots att pendlingen och resandet med kollektivtrafik ökar, har Skåne relativt Stockholm och Göteborg en låg andel av det totala resandet med kollektivtrafik: 15 procent, jämfört med de andra storstadsregionernas 25-30 procent. Det finns en stor efterfrågan på kollektivtrafik i Skåne och medvetna satsningar måste göras om marknadsandelarna ska ökas.

Skillnaden mellan bil och kollektivtrafik när det gäller tillgänglighet till arbetsplatser är stor. Medan 3 av 4 sysselsatta i Skåne kan nå minst 100 000 potentiella arbetsplatser från sitt hem med bil inom 30 minuter, är siffran för kollektivtrafik endast 10 000.

Den framtida höghastighetsbanan, med stationer i Malmö, Lund och Hässleholm, skapar möjlighet till bättre regional och interregional kollektivtrafik. På den befintliga stambanan kan trafiken utökas, tidtabellerna utvecklas till taktfasta och punktligheten säkerställas. Det innebär att fler orter längs stambanan kommer att få bättre resmöjligheter – vilket i sin tur bidrar till ökad attraktivitet, med positiva effekter för markvärden, bostadsbyggande, arbetsmarknaden och näringsliv som följd. Resande över länsgränser till Kronoberg, Blekinge och Halland kan också få en positiv utveckling med höghastighetsbanan.



Potentiella restider

Den idag tudelade arbetsmarknaden i Skåne har medfört påtagliga kompetensförsörjningsproblem. Ett konkret sätt att få bukt med detta är kortare restider på de stora pendlingssträckorna. Utifrån Skånebilden har potentialer för nya restider bedömts vilket visar att pendlingstiderna skulle kunna kapas rejält, på vissa sträckor rent av halveras:

Restid (min)	2015	2035
Helsingborg-Hässleholm	60	30
Helsingborg-Kristianstad	80	45
Malmö-Kristianstad	60	45
Lund-Kristianstad	50	35
Malmö-Ystad	50	25
Malmö-Trelleborg	35	12

Med restider som inte nämnvärt skiljer sig från de inom Stockholm och Göteborg blir villkoren för de som varje dag pendlar radikalt förbättrade. Detta i kombination med möjligheten att köra snabba pendeltåg på höghastighetsbanan, med fortsättning till Kristianstad, gör det möjlighet att koppla ihop de två arbetsmarknadsregionerna – och i högre grad dra nytta av flerkärnighetens inneboende potential. Investeringarna i spårbunden trafik handlar om att omvandla den potentialen till rörlighet och faktiska jobb. Statistiken visar att de lokala arbetsmarknaderna blir allt färre och att människor arbetspendlar allt längre.

Skånes persontrafik utgörs dag i första hand av Skånetrafikens Pågatåg och Öresundståg. Det finns idag 58 Pågatågsstationer, varav 15 är stopp även för Öresundstågen som har sammanlagt 54 stationsstopp i södra Sverige. Skåne har sedan 1980-talet medvetet satsat på en utbyggd kollektivtrafik genom Pågatågstrafiken, ryggraden i att binda samman Skåne. Stora satsningar har gjorts de senaste åren på inköp av nya tåg och Pågatåg Nordost som är senast ut i utbyggnaden. Inom de närmaste åren öppnas 16 nya stationer på framförallt Västkustbanan, Trelleborgsbanan, Lommabanan, Söderåsbanan och Marieholmsbanan. Pågatågssystemet är helt enkelt Skånes ”tunnelbana” som knyter ihop arbete, boende och fritid inom hela storstadsregionen.

Att se hela resan

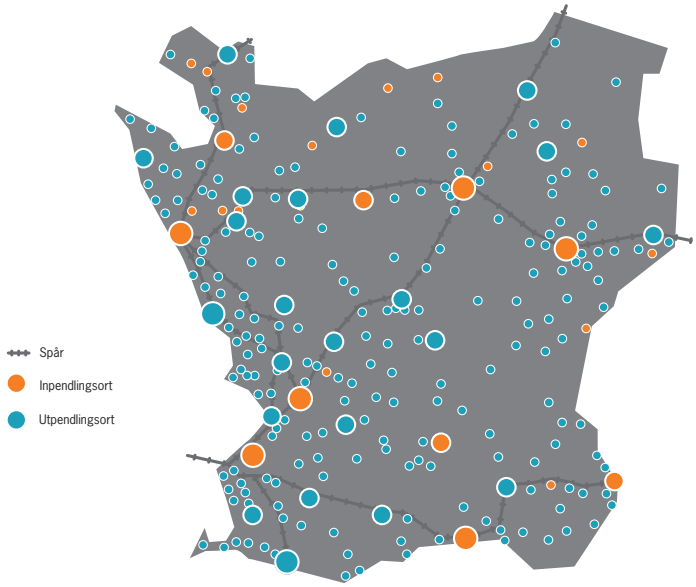
Undersökningar visar att människor är mindre benägna att åka kollektivt, trots snabbgående, smidiga transporter, om de upplever färdvägen till och från stationen som krånglig eller tidsödande. Därför är storstadssatsningarna på kollektiv-, gång- cykeltrafik oerhört viktiga för att nå konkurrenskraftiga restider. Bara så kan varje resenärs personliga reseflöde påverkas – vilket är avgörande för att nå större volymer.

Den framtida höghastighetsbanan är en möjlighet att utnyttja Skånes befintliga infrastruktur mer effektivt. Men för att uppnå maximal utdelning krävs att det finmaskiga nätet kopplas på. Tillgänglighet i staden är en mycket viktig funktion i en region som Skåne, med ett stort och tätt utbyte mellan orterna. Att ”bara” bygga (eller förbättra) infrastrukturen räcker inte för att nå en hög tillgänglighet. Det behöver ske i kombination med hög bebyggelsetäthet och ett väl dimensionerat transportsystem. Det handlar om att se hela resan, från dörr till dörr.

Resan i staden är ofta början eller slutet av en regional resa och det är viktigt att den är snabb och effektiv. Satsningar på spårvagnstrafik och på cykel kopplat till kollektivtrafiken i Malmö, Lund och Helsingborg kommer att medföra en påtaglig effektivisering av trafiken, vilket minskar trängseln och ökar människors möjligheter att färdas hållbart.

Förhållandet mellan det regionala och lokala systemet är avgörande för att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivt alternativ för hela resan. Genom satsningar på bättre kollektivtrafik till städerna i form av utökad trafik på Lommabanan, Ystadbanan, Trelleborgsbanan, satsningar på Ramlösa C och dubbelspår mellan Maria och Helsingborg C kommer fler att välja att åka kollektivt. Malmö C är ett viktigt mål och en bytespunkt för lokala och regionala resor. Tågtrafik är ett effektivt kollektivtrafikfärdmedel att transportera stora mängder människor samt underlättar vid stationerna där det finns kapacitetsbegränsningar för antal bussar vid terminalerna. Och när fler lämnar bilen hemma i kranskommunerna minskar trängseln i Malmö, Lund och Helsingborg, ett grönt avtryck som kommer att märkas!

IN- OCH UTPENDLINGSORTER 2013

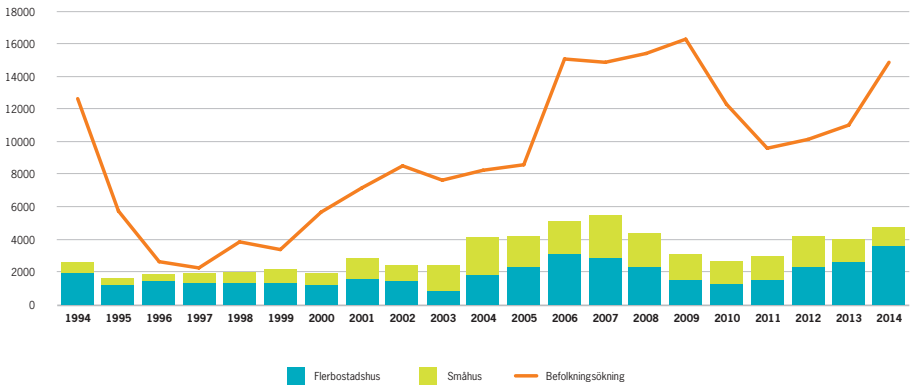


DET BOSTADSBYGGANDE SKÅNE

Skåne tillhör en av Europas mest expansiva regioner, men har ändå Sveriges lägsta skattekraft och sysselsättningsgrad. Detta har i sin tur bidragit till att intresset för att bygga bostäder inte följt befolkningsutvecklingen; befolkningen har ökat i Skåne under hela 2000-talet, men bostadsbyggandet har inte hängt med och det råder idag brist på bostäder i stora delar av Skåne. Länsstyrelsens bostadsmarknadsanalys 2015 vittnar om att det råder bostadsbrist i 22 av Skånes 33 kommuner. Mellan 1990 och 2010 uppfördes det knappt 90 000 bostäder i Skåne. För att komma i balans behöver det byggas minst 6 000 nya bostäder – varje år.

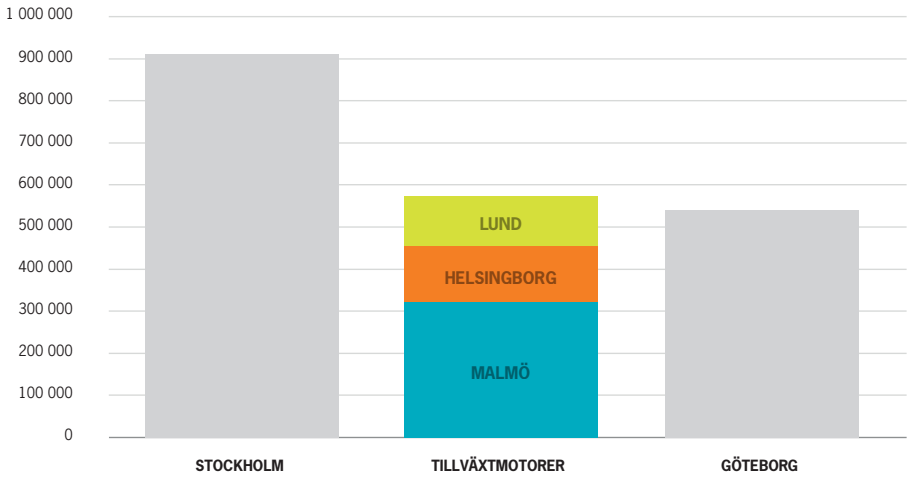
Nybyggnation utgör visserligen en liten andel av det totala beståndet, men kan ha stor betydelse för rörligheten på arbetsmarknaden.

TOTALT BOSTADSBYGGANDE 1990-2013

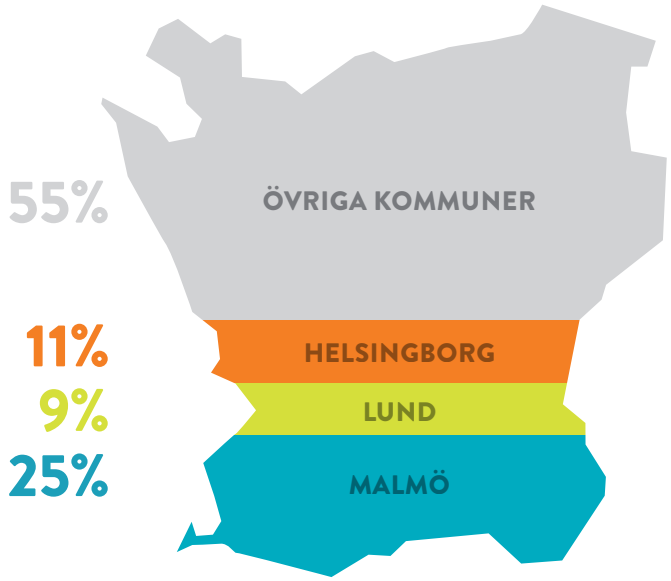


BEFOLKNINGSMÄNGD

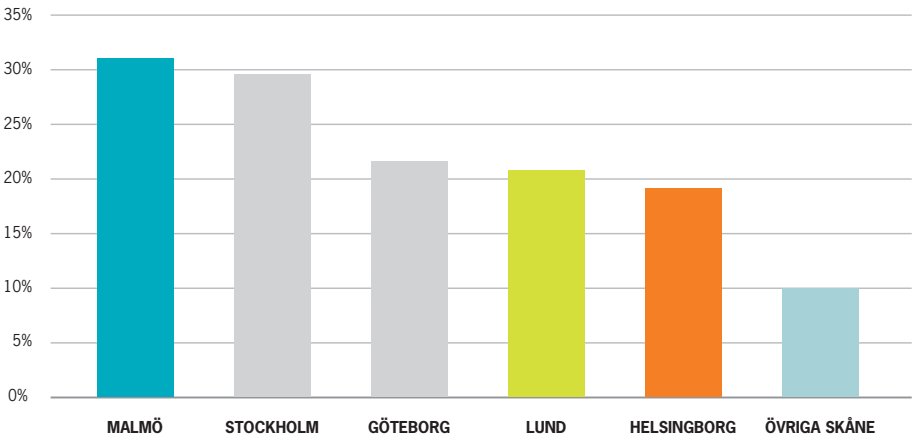
TILLSAMMANS HAR SKÅNES TILLVÄXTMOTORER EN STÖRRE BEFOLKNINGSMÄNGD ÄN GÖTEBORG.



BEFOLKNINGSMÄNGD



BEFOLKNINGSÖKNING 1994 - 2014



Billiga bostäder behövs

Den universitetstäta Öresundsregionen och det faktum att Lunds Universitet rankas som ett internationellt erkänt universitet lockar tiotusentals unga från både Sverige och världen. Men den största delen av kommande decenniers inflyttning förväntas i huvudsak bestå av ekonomiskt svaga grupper, som utrikes födda och unga infödda. Den på många håll akuta bostadsbristen drabbar särskilt dessa grupper, som ofta saknar ekonomiska förutsättningar att köpa en bostad där det finns arbete och utbildning.

En möjlighet att frigöra de billigare bostäderna är flyttkedjorna; att människor över tid ändrar sitt boende till ett som speglar deras livssituation. Men för att detta ska fungera fordras en god rörlighet på bostadsmarknaden – vilket endast kan ske om det finns tillräckligt med bostäder att tillgå. Malmö, Lund och Helsingborg har ett stort bostadsbehov och det är också dessa tre städer som planerar att bygga mest i Skåne. För att kunna dra nytta av detta behöver infrastrukturen till och från dessa städer få stort fokus. Det är centralt för tillväxten att kunna erbjuda människor möjligheten att bo kvar i, eller vilja flytta till, en kommun och därifrån pendla till jobb i tillväxtmotorerna.

Dessutom är de ekonomiskt svaga invånarna, som utgör huvuddelen av den estimerade befolkningsökningen, betydligt mer beroende av kollektivtrafik än andra demografiska grupper. Detta fastställs i studier som visar att tidigarelagda satsningar på infrastruktur i Skåne bidrar till både integration och minskad bostadsbrist.

Kollektivtrafiknära bostadsbyggande

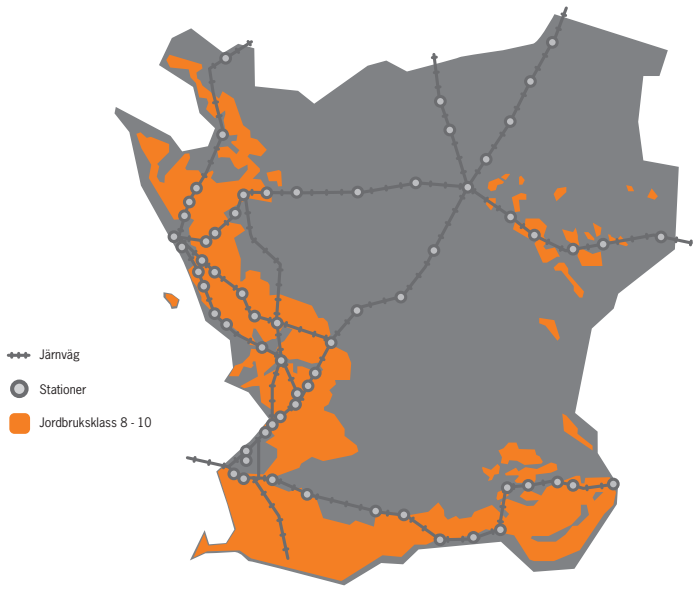
Skåne har stora ytor åkermark av mycket hög kvalitet som är viktig för livsmedelsförsörjningen. Åkerlandskapet är ur ett hållbarhetsperspektiv en resurs som det är viktigt att hushålla med. Samtidigt är utbyggnadstrycket som högst just där den högvärdiga jordbruksmarken finns, i tillväxtstråket i västra Skåne. Det innebär att jordbruksmark ibland behöver tas i anspråk. Därför är det centralt att det framtida bostadsbyggandet sker intill, och är kopplat till, infrastruktursatsningar. Faktum är att Skånes befolkning skulle kunna fördubblas genom att bara bygga ut 1 km från järnvägsstationer. Detta utan att behöva bygga särskilt tätt. 80 % av marken inom 1 km från Skånes tågstationer är i dagsläget obebyggd.

Infrastrukturplanering måste därför i högre grad samordnas med bebyggelseplaneringen med en helhetssyn avseende trafik-, bebyggelse- och grönstruktur.

Genom att satsa på Skånes underdimensionerade infrastruktur stärks inte bara människors möjligheter att arbeta och studera, utan även premisserna att bygga nya bostäder i kollektivtrafiknära områden.

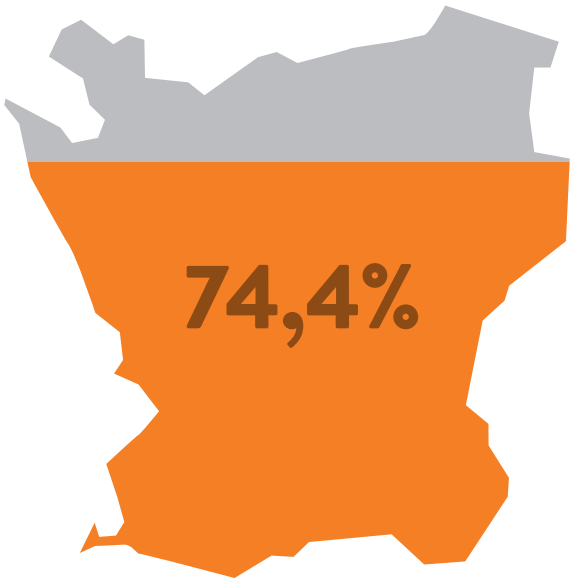
Den skånska planberedskapen är god i jämförelse med till exempel Stockholmsregionen. Detta kan konstateras efter länsstyrelsens kartläggning av obebyggda byggrätter. Det fanns vid undersökningstillfället en planberedskap på omkring 26 000 bostäder fördelat på samtliga skånska kommuner och 14 000 av dessa fanns i byggrätter för flerbostadshus.

EUROPAS BÄSTA JORDBRUKSMARK



DET ARBETANDE SKÅNE

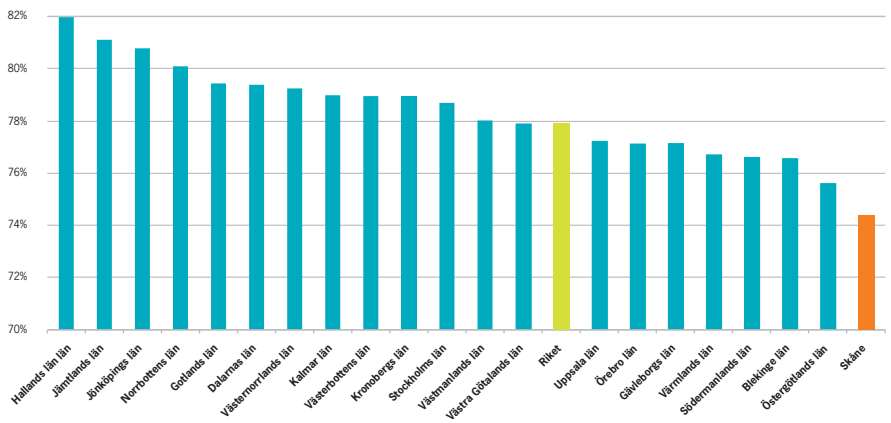
SYSSELSÄTTNINGSGRAD 2013



Skånes arbetssituation är komplex. Aldrig har så många varit i sysselsättning – men samtidigt ökar befolkningsantalet snabbare än vad nya arbeten skapas. Detta medför att Skåne måste åstadkomma en större sammanlagd tillväxt än de flesta andra regioner.

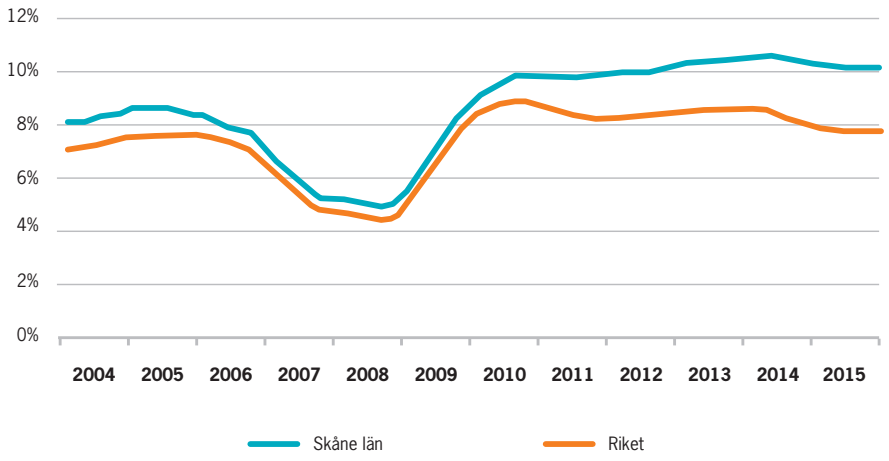
Utbildningsnivån i Skåne är generellt hög, med den tredje högsta övergångsfrekvensen från gymnasiet till högre utbildning bland Sveriges län. Samtidigt har en stor del av invånarna grundskola som högsta utbildning. Sysselsättningsnivån har sedan 2002 varit den lägsta i Sverige. 2013 låg den på 74,4 procent (inklusive Öresundspendlarna), jämfört med riksgenomsnittets 77,1 procent.

SYSSELSÄTTNINGSGRAD 2013



ARBETSLÖSHET

INSKRIVNA ARBETSLÖSA 16-64 ÅR SOM ANDEL AV DEN REGISTERBASERADE ARBETSKRAFTEN



Tudelad arbetsmarknad

Trots att alltför få skåningar har ett arbete, finns en stor efterfrågan på arbetskraft. En paradox som inte minst har geografisk förklaring; den undermåliga kollektivtrafiken mellan öst- och västsidan har skapat två arbetsmarknader med bristfällig rörlighet mellan varandra. Malmö/Lund/Helsingborg på västsidan och Hässleholm/Kristianstad på den nordöstra. Merparten av jobben är samlade i den sydvästra delen, då främst i Malmö. Mer än 35 procent av alla som arbetar i Malmö är inpendlare från andra kommuner. År 2013 stod brister i infrastrukturen för ungefär hälften av de förseningar (mätt i tid) som drabbade Pågatågs- och Öresundstågspendlare till och från Malmö. Totalt handlade det om 342 000 förlorade timmar till ett uppskattat värde av 55 miljoner kronor.

DET TUDELADE SKÅNE

Även om Skånes befolkning överlag har hög utbildningsnivå finns många invånare med enbart grundskoleutbildning. Det finns företag i nordöstra delen av regionen som akut söker efter arbetskraft som även den utan eftergymnasial utbildning kan utföra. Trots detta har de två grupperna svårt att mötas. I täta miljöer finns bättre förutsättningar för kunskapsuppbyggnad, delning och spridning av kunskapen – samt en bättre matchning på arbetsmarknaden. I de fall geografisk täthet inte är tillräcklig är det just förbättrad infrastruktur som flätar samman och skapar en närhet, vilket är ett fullgott substitut med liknande effekter. För att företag ska vilja etablera kontor och verksamheter (eller ens för att stanna kvar) i ett område, är infrastrukturen ofta direkt avgörande, då den påverkar leveranser, tillgång till kunder och personal.

Att det finns en stor potential i att förbättra den låga rörligheten mellan regionens två arbetsmarknadsregioner bekräftas av det faktum att det är samma branscher som växer i både sydväst och nordost. En större rörlighet och bättre integration skulle få positiva effekter för matchningen på arbetsmarknaden.

BRP upp 55 miljarder

Innan krisen 2008 var Skåne en av Sveriges snabbaste växande regioner. Men i och med att produktiviteten är oförändrad trots ökad befolkning och fler sysselsättningstillfällen, måste regionen åstadkomma större sammanlagd tillväxt än de flesta.

Lägg till det att Skånes traditionella styrkeområden – livsmedel, läkemedel och IT/telekom – haft en bekymmersam utveckling de senaste åren. Medelskattekraften i Skåne uppgår till 92,7 procent, vilket innebär en femtonde plats bland landets 21 regioner/landsting. Utmaningarna är stora.

Inom exempelvis byggsektorn förväntas antalet jobb minska de kommande åren. Skåne avviker därmed från till exempel Stockholmsregionen, som förväntas ha balans på området. Ökade investeringar i infrastruktur och bostadsbyggande i Skåne är därmed ett bra sätt att möta denna förväntade ökade arbetslöshet i branschen. Och samtidigt förbättra utsikten för den totala sysselsättningsgraden.

I Utbildnings- och arbetsmarknadsprognosen för Skåne, med sikte på 2020, spås sysselsättningen öka något de kommande åren, men sedan plana ut snabbt och ändå inte nå upp till riksgenomsnittet.

Värst är situationen för utrikes födda och ungdomar. Sysselsättningsgraden för ungdomar ligger 20-30 procent lägre än den totala sysselsättningen, samtidigt som regionen har en stor andel ung befolkning. Här går Skåne mot trenden, med en ökad arbetslöshet bland unga. Det gäller att Skåne tar hand om den arbetskraft som finns. Det gäller att se till att nyinflyttade kommer in på arbetsmarknaden och att deras kunskaper nyttjas så effektivt som möjligt. Faktum är att BRP skulle kunna öka med 55 miljarder (13 procent) om Skåne når upp till riksgenomsnittet för sysselsättningsgrad och produktivitet! I siffror rör det sig om 20 000 nya jobb, som bidrar till att sänka den nationella arbetslösheten.

En utbyggnad av infrastruktur och kollektivtrafik minskar avstånden inom samt till och från Skåne, vilket skapar bättre förutsättningar för en större, mer sammanhängande arbetsmarknad med ökad sysselsättning och minskad arbetslöshet som följd. Detta kräver en ökad fokusering på de regionala stråken och den inomregionala tillgängligheten. I ljuset av detta är det, i sammanhanget, bra att infrastrukturinvesteringar visat sig tillhöra de bästa sätten att få fart på ekonomin: De skapar jobb under byggtiden och väl färdiga blir de verktyg för tillväxt och ökad matchning på arbetsmarknaden.

DET SOCIALT HÅLLBARA SKÅNE

I Skåne finns stora skillnader i hälsa, som är kopplat till utbildningsnivå, sysselsättning, boendemiljö, kön, etnicitet, levnadsvillkor och levnadsvanor. Personer som står utanför arbetsmarknaden har ofta sämre hälsa, levnadsförhållanden och levnadsvanor än den förvärvsarbetande delen av befolkningen.

Utbildning har en stor betydelse för möjligheten till jobb. Det finns idag betydande skillnader inom Skåne avseende utbildningsnivå: I Lund har över 70 procent av befolkningen mellan 25-34 år en eftergymnasial utbildning, motsvarande grupp i Bjuv var 22 procent. Dessa exempel är ytterligheter, men återspeglar ändå ett mönster: i nästan hälften av Skånes 33 kommuner är det 30 procent eller färre i åldersgruppen 25-34 år som ägnat sig åt högre studier. Merparten av dessa kommuner är lokaliserade i mellersta eller östra delen av regionen, det vill säga de områden som har sämst tillgång till kollektivtrafik och som ingår i den del av Skåne som har sämst tillväxt.

Integrering och jämställdhet med utvecklad infrastruktur

De skånska kommunerna axlar ett stort ansvar för Sveriges flyktingmottagande och regionen var 2010, efter Stockholm, den mest invandrartäta regionen i Sverige. Av Skånes totala befolkning ä ca 20 procent födda utomlands. En tredjedel av dessa har bott i Sverige kortare än åtta år. På sikt är denna typ av invandring en stor tillgång för Sverige, men för att möjliggöra och tillvarata dessa människors ackumulerade kunskap, spetskompetens och ambition kommer de närmsta fem, tio åren att kräva investeringar i bostäder, utbildning och, inte minst, kollektivtrafik.

66 procent av Skånes kvinnor arbetar heltid, vilket är lägre än rikssnittet. Skånska kvinnor exkluderas från verksamheter på grund av avstånd då de i lägre omfattning än män har tillgång till snabba färdmedel som bil. Detta kan förstärkas när låginkomstgrupper lever segregerat i områden med dåligt lokalt utbud, som vård eller kulturaktiviteter.

Andelen kvinnor som uppger otrygghet i det egna bostadsområdet är betydligt högre än bland män. Detta kan länkas till vad som kallas geografisk exkludering, där bostadens lokalisering kan exkludera kvinnor från viktiga verksamheter om den ligger i ett område med dåliga kommunikationer.

En ny studie från Lunds universitet visar att ohälsa ökar för dem vars pendling med bil eller kollektivtrafik tar lång tid. En slitsam pendling kan på sikt bli dyrt för samhället. Samtidigt påvisade forskningsstudien att aktiv cykel- och gångpendling verkar resultera i ett friskare liv. Även här handlar det om satsningar på infrastruktur – fler gång- och cykelvägar behöver byggas.

Social sammanhållning en nyckelfaktor

I Skåne finns stora gap mellan olika samhällsgrupper. Men rätt sorts infrastrukturinvesteringar kan plana ut skillnaderna i villkor och öka möjligheterna att i högre grad koppla samman människor med arbetsmarknaden.

Gapet gäller i hög grad för kvinnor i de fall ett bra kollektivtrafikutbud eller exempelvis ett cykelvägnät som även känns tryggt nattetid, inte finns nära bostaden. Även transportkostnader utgör ett hinder för grupper med lägre inkomster. Också där är kvinnor överrepresenterade.

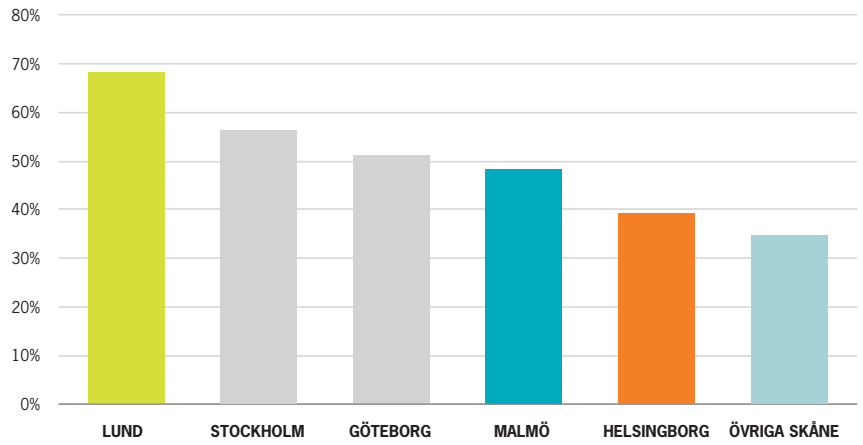
Satsningar på cykelinfrastruktur ger även betydande vinster för folkhälsan. Enligt beräkningar kan satsningar på cykel enligt gällande regionala cykelvägsplan innebära; hälsovinster på 43 miljoner kronor per år. Detta innebär att cykelvägsplanens satsningar har betalat tillbaka sig enbart i form av hälsoeffekter inom 17 år. Nettonuvärdeskvoten, NNK, för cykelvägsplanen är beräknad till 1,6, vilket bedöms som hög lönsamhet. Den positiva nettonuvärdeskvoten är främst tack vare förbättrad folkhälsa på grund av fysisk aktivitet. Detta minskar i sin tur korttidssjukfrånvaron.

Bristande tillgång till kollektivtrafik innebär en exkluderingsprocess för de som inte har tillgång till bil. Det innebär en exkludering till utbildning, arbete och rörlighet över kommungränser. Det faktum att en lägre andel av kvinnorna i Skåne arbetar heltid jämfört med snittet i resten av landet är en faktor som tyder på detta. Ett jämställdhetsintegrerat transportsystem kan vara av stor vikt för att fler kvinnor får möjlighet till heltidsarbete.

Att satsa på Skånes underdimensionerade infrastruktur stärker människors möjlighet att arbeta och studera. Det är också av stor betydelse för att kunna bygga nya bostäder i fler områden. Det finns också motiv som inte räknas i kronor och ören: möjligheten att få ingå i olika sammanhang. Känslan av att kunna ge, delta och få. Allt sammantaget viktiga incitament för att ge integrationsprocessen en puff i rätt riktning.

UTBILDNINGSNIVÅ 2014

ANDEL 25 - 64ÅRINGAR MED EFTERGYMNASIAL UTBILDNING



Lund har en högre utbildningsnivå än både Stockholm och Göteborg. Malmös utbildningsnivå närmar sig Göteborgs.

DET INNOVATIVA SKÅNE

Bland EU:s 264 regioner placerar sig Skåne på nionde plats när det gäller FoU-investeringar som andel av BRP, vilket bekräftar bilden av en internationellt sett innovativ region där det görs stora investeringar i forskning, utveckling och patent. Inom Öresundsregionen finns 12 universitet, 155000 studenter och 12000 forskare – varav hälften i Skåne.

På bara ett par årtionden har Skånes näringsliv gjort en rejäl förflyttning, från att bestå av en stor och arbetsintensiv tillverkningsindustri i branscher med låg internationell konkurrenskraft, till en mer kunskapsintensiv struktur. Under perioden 1998-2009 ökade nyföretagandet i riket med 75 procent och i Skåne med 100 procent.

Skånska företags främsta möjlighet till att skapa konkurrenskraft är genom sin innovationsförmåga. Det gäller nya företag inom ”heta branscher” men i lika hög grad krävs att innovationskraften ökar i befintliga företag inom mer traditionella branscher för att kunna öka sin export och bli internationellt konkurrenskraftiga. Innovationskraften inom befintliga företag är också avgörande för sysselsättningstillväxten då det är där den huvudsakliga ökningen sker. Skåne ser idag en innovationskraft med internationell potential inom framförallt tre områden: smarta material, personlig hälsa och smarta hållbara städer.

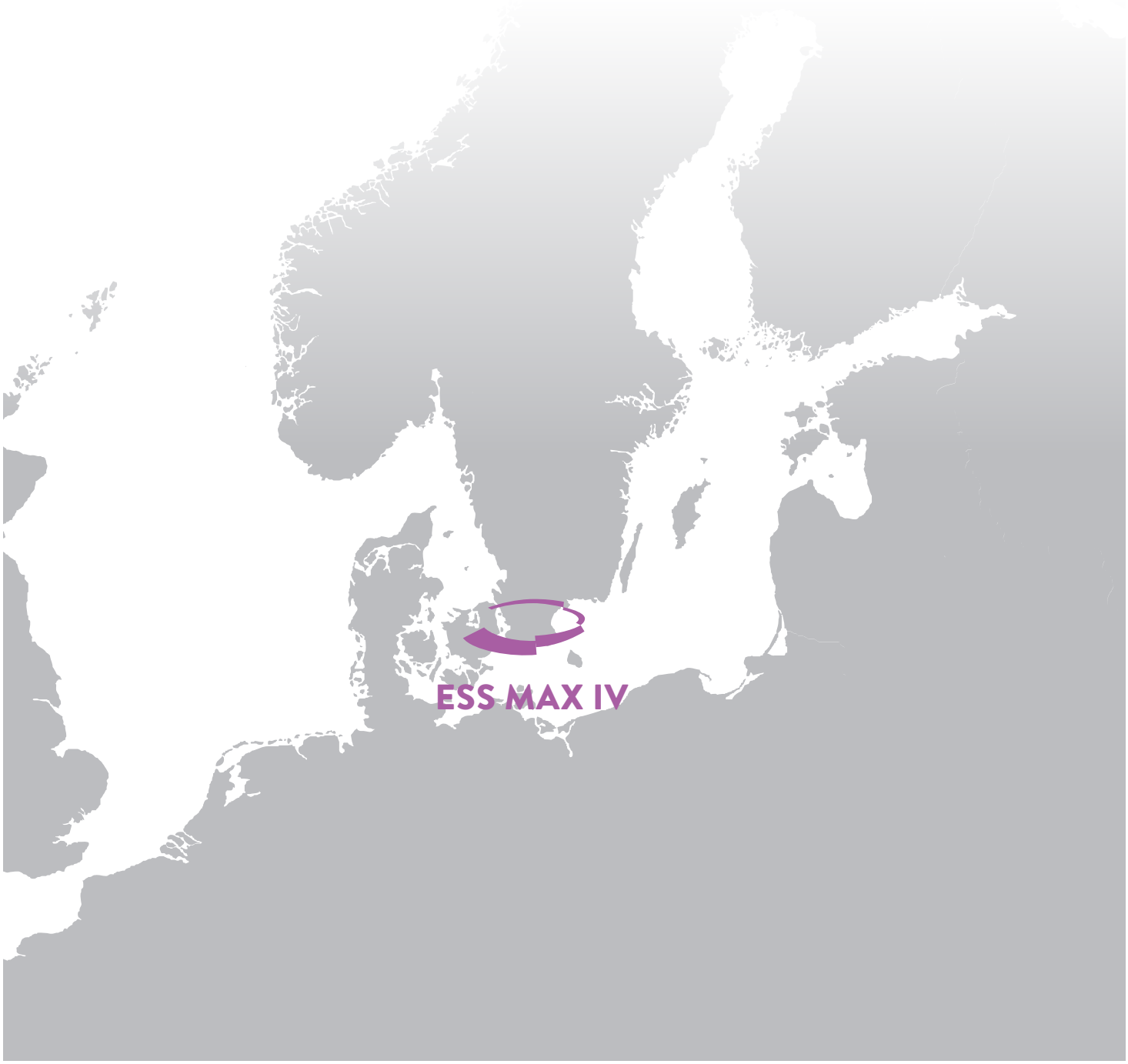
ESS och MAX IV ger möjligheter

Etableringen av de två världsunika forskningsanläggningarna ESS och MAX IV i Lund innebär stora möjligheter för Skåne och Sverige. Anläggningen ESS, som är ett av de största och mest högprioriterade forskningsinfrastrukturprojekten i Europa, har börjat byggas och ska vara färdigbyggd 2019. Användarprogrammet för forskare ska enligt planerna starta 2023 och anläggningen vara i full drift 2025 – cirka tio år innan den nya höghastighetsbanan beräknas invigas. Att dessa forskningsanläggningar är lättillgängliga för både svenska och internationella forskare är centralt för att de ska kunna rekrytera rätt personal och ta emot besökare till verksamheten.

Nio av tio arbetstillfällen inom forskning och utveckling ligger i sydvästra Skåne. Med ESS och MAX IV kommer detta etableringsmönster med stor sannolikhet att hålla i sig. För att förbättra tillgängligheten till forskningsanläggningarna, och hela Skåne, krävs stora insatser både kortsiktigt och långsiktigt. Detta gäller såväl turtäthet som kortare restider. Högklassig kollektivtrafik med spårväg längs Lundalänken länkar inte bara Lund NE till Lund C utan hela regionen länkas samman med spårväg. Byggnationen av de

nya höghastighetsbanorna och färdigställandet av Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att underlätta utbyten med universitet i hela Europa, inte minst Hamburg, vars systeranläggningar har goda förutsättningar att tillsammans med ESS och MAX IV utgöra ett forskningskluster i världsklass. Höghastighetsbanan blir också en svensk kunskapsbana som knyter samman flera stora svenska universitet och högskolor, från Lund och Köpenhamn upp till Stockholm och Uppsala.

Innovationskraften och -kulturen är med andra ord stark. Men för att fullt ut kunna nyttja regionens ackumulerade kunskap och kapacitet fordras ett antal satsningar på infrastrukturen. Inte minst med tanke på att Skåne, som gränsregion, är porten till Europa.

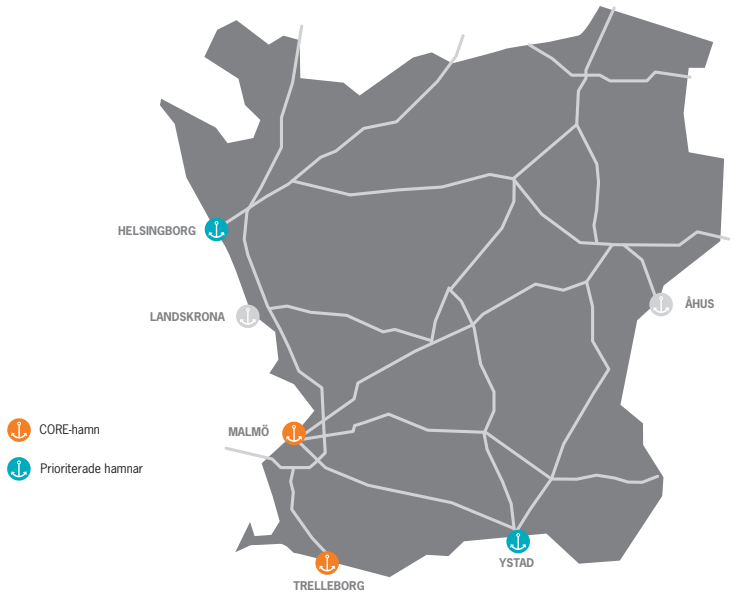


FLASKHALSEN SKÅNE

I och med sitt läge är Skåne Sveriges viktigaste logistiknav för transporter. En tredjedel av landets import och export, mätt i värde, passerar genom regionen varje år och enbart godsvärdet motsvarar hälften av den svenska utrikeshandeln. Mellan 2003 och 2011 ökade antalet lastbilar och trailers som passerade Skånes gräns med cirka 30 procent. Under samma period skedde en 50-procentig ökning av antalet godståg via Öresundsbron. Kapacitetsutredningen pekade på att sju av de 26 värsta kapacitetsbristerna i Sveriges järnvägssystem finns i Skåne. Antalet transporter förväntas fortsätta stiga i Skåne. Fehmarn Bältförbindelsen kommer öka trycket på det skånska väg- och järnvägsnätet ytterligare, inte minst på Öresundsbron.

I Skåne finns också några av Sveriges största hamnar. Malmö och Trelleborg är två av fem svenska hamnar som av EU klassas som CORE-hamnar, vilket innebär att de är särskilt viktiga inom det transeuropeiska transportnätet. Bland de fem största RoRo-hamnarna (lastbilshamnar) i Sverige finns Trelleborg, Helsingborg, Malmö och Ystad.

GODSTRAFIK I SKÅNE



Det är inte bara hamnkapaciteten som är viktig. Det transportsystem som finns i och i anslutning till hamnarna, och som ska ta över eller lämna vidare, måste ha samma förutsättningar för att ett flöde ska kunna upprätthållas. I dagsläget finns stora brister i kapacitet både vad gäller godsterminaler som överflyttning mellan spår och väg.

Genom att satsa på Skånes spårbundna infrastruktur säkerställs att överflyttning från väg till järnväg. Sverige är ett av världens mest exportberoende länder. Trängseln på spåren är därför en nationell angelägenhet som drabbar hela den svenska industrin och handeln hårt. Även näringslivet i Norge, Baltikum och Polen drabbas. För att klara ökade volymer – och samtidigt leva upp till miljö- och klimatmålen – behöver en betydligt större andel av godset som kommer in via skånska hamnar och Öresundsbron fraktas på järnväg.

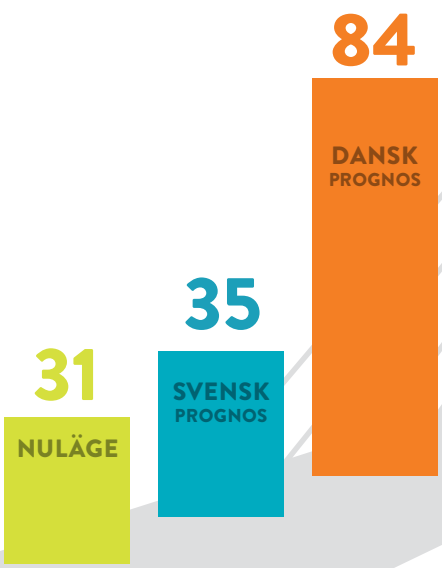
Skåne utgör, milt utryckt, en flaskhals för exporten.

Rätt prognoser avgörande

En central del för att förstå framtida flöden av gods i Skåne är de stora skillnaderna mellan svenska och danska prognoserna för godstrafik på järnväg: De svenska utgår från beslutad infrastruktur och tillgänglig kapacitet. När systemet är fullt sker en överflyttning till lastbil. Det innebär att behovet och potentialen för en utvecklad godstrafik på järnväg inte speglas.

BELASTNINGSPROGNOS ÖRESUNDSBRON 2030

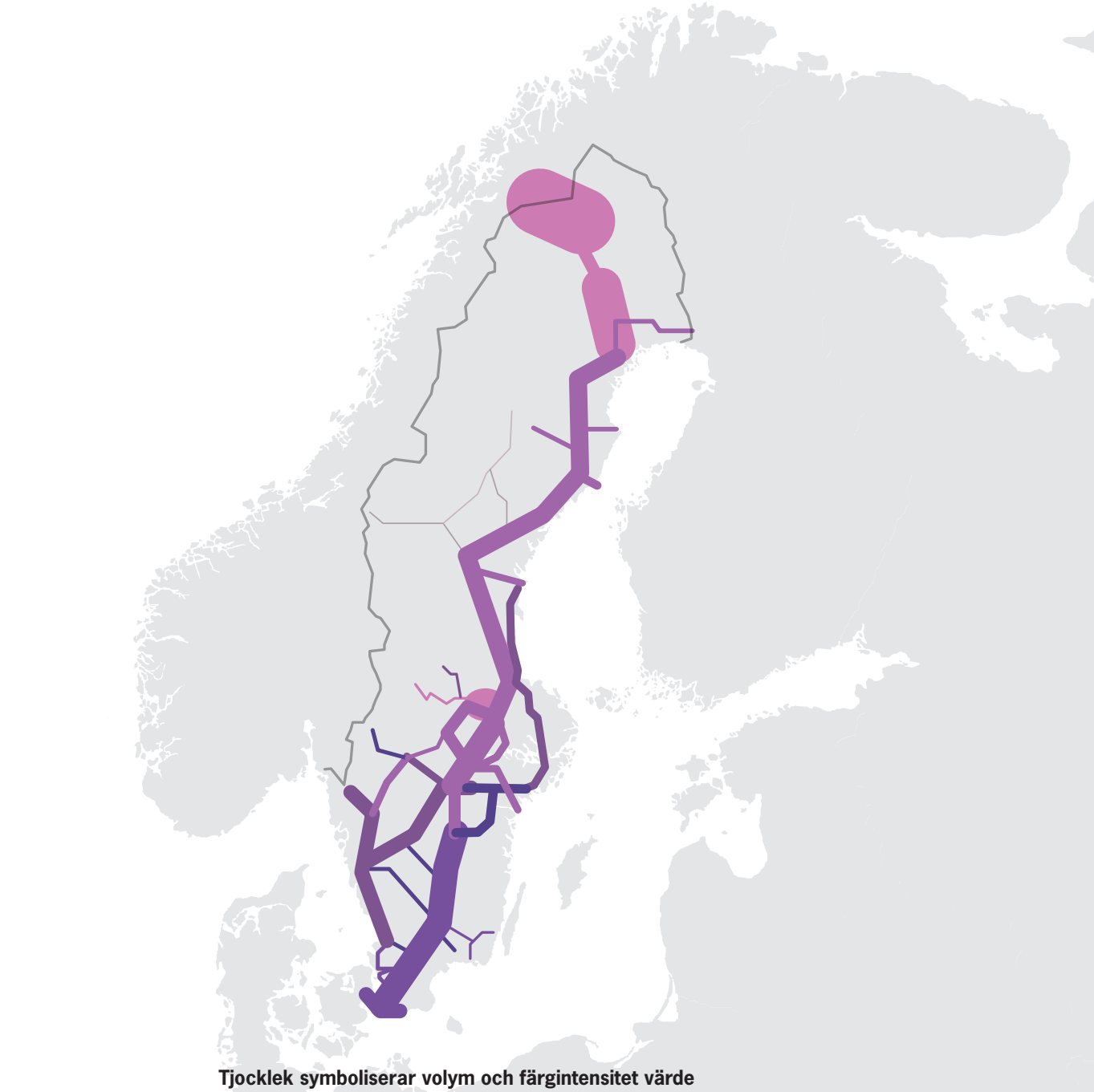
ANTALET GODSTÅG SOM PASSERAR ÖRESUNDSBRON PER DYGN



Det är nödvändigt att de svenska prognoserna utvecklas till att spegla behov och potential. Först då kan beslut tas om rätt åtgärder i rätt tid för att undanröja flaskhalsar och stimulera utvecklingen av gods på järnväg. Det är särskilt viktigt att synkronisera de tyska, danska och svenska prognoserna för att möta de nya möjligheterna med Fehmarn-Bält.

Den nya höghastighetsbanan är en del av lösningen, men trängseln är så stor att det krävs andra, parallella investeringar för att frigöra plats på den befintliga stambanan för både regionaltåg och godståg. Att inte investera i detta kommer att tränga undan persontransporter på både väg och järnväg.

AVGÖRANDE FÖR SVERIGES EXPORT



Tjocklek symboliserar volym och färgintensitet värde

DET KLIMATSMARTA SKÅNE

Under 2000-talet har transportarbetet ökat trendmässigt för väg, järnväg och sjöfart. Vägtransporternas utveckling är kopplat både till ökande inrikestransporter och till ökad handel med Europa. Drygt 1 miljon lastbilar rullar genom Skåne varje år och siffran väntas öka. Sjöfartens utveckling är ett resultat av ökad globalisering av handel. Även transporter på järnväg är omfattande i förhållande till landet i övrigt, då Skåne ingår i huvudstråket för järnvägstransporter mellan Sverige och kontinenten.

Övergången från vägtransporter till spårbunden trafik är centralt i arbetet för att nå uppsatta klimatmål. En omställning från väg till ett utbyggt järnvägsnät är nödvändig för att få ner utsläppsnivåerna och för att kunna upprätthålla den nödvändiga kapaciteten för godshantering. Omställningen gör det även möjligt för fler att pendla på ett effektivt sätt i hela Skåne. De tunga godsstråken hanterar i dagsläget även stora delar av persontrafik, vilket skapar problem.

Bättre kapacitet inom järnvägen skulle bidra till snabbare resor och färre förseningar. Något som gör kollektivtrafiken till ett attraktivt alternativ för fler resenärer. Varje resa som utförs kollektivt och inte med egen bil är en miljö- och hälsovinst.

För att åstadkomma den här nödvändiga förändringen behövs särskilda satsningar i Skåne.

Höga ambitioner

Skåne har ett fastslaget mål att fördubbla antalet resor med kollektivtrafik till 2020, jämfört med 2006. Det innebär en ökning från 112 miljoner resor per år till minst 224 miljoner resor (2013 gjordes totalt 152 miljoner resor). Kollektivtrafikens marknadsandel (inklusive taxi) ska uppgå till minst 40 procent 2030, vilket är en fördubbling jämfört med 2006. Målen är ambitiösa, men nödvändiga.

18 av Skånes 33 kommuner har skrivit under initiativet 100 procent fossilbränslefritt Skåne 2020. Skåne är ledande i arbetet med att öka produktion och användning av biogas. I Skåne fanns det 2014 46 biogasanläggningar, 28 publika tankställen och 13 bussdepåer för biogas. Den totala biogasproduktionen var 0,45 TWh. Skånes potential för biogasproduktion uppgår till 3 TWh biogas årligen. Kollektivtrafiken med bla Skånetrafiken är en stor aktör i arbetet, år 2014 användes 67 procent förnybar energi inom kollektivtrafiken. 87 procent av busstrafiken var anpassad till en fossilfri drift med gas eller el. Alla tåg och elbussar drevs på grön el med 66 procent Bra Miljöval.

Hög befolkningstäthet, stark befolkningstillväxt, omfattande vägburna transporter, stor arbetspendling samt ett intensivt jordbruk gör att infrastrukturinvesteringar i Skåne kommer att utgöra viktiga och betydande pusselbitar i det nationella miljö- och klimatarbetet. Skånes flerkärniga ortstruktur och höga miljöbelastning i kombination med en stark ambition att ta steg i klimat- och miljövänlig riktning är en god grund för dessa investeringar.

Att bygga för hållbart resande

Hur och var det byggs spelar stor roll för hur resandet från ett område ser ut. Det finns ett klart och tydligt samband mellan bebyggelsetäthet och vilken typ av färdmedel som väljs, hur långt individen reser, hur lång tid resan tar och typ av ärenden. Att bygga längs redan etablerade stråk och att förtäta är även centralt ur klimatsynpunkt. Satstningen på Malmöexpressen, el- och gashybridbussar - så kallade superbussar, har inneburit att kvävedioxidutsläppen gått ner med åtta procent. Biltrafiken har minskat med 2 500 fordon sedan ett bilkörfält omvandlades till ett busskörfält på en särskilt trafikerad sträckning.

För att understödja kollektivtrafikens mål krävs väl utbyggda, funktionella och attraktiva gång- och cykelvägar mellan en orts olika målpunkter. Det handlar, återigen, om att se till hela resan, från dörr till dörr. Drygt hälften av Skånes yta ligger inom 10 minuters cykelavstånd från en tågstation eller hållplats för regionbuss och stora delar av befolkningen bor här. En central bytespunkt med hög standard eftersträvas i varje större ort. Varje medelstor och större ort bör ha minst en hållplats med dels pendlarparkering, dels cykelparkering under tak.

Om cykelandelen i Skånes alla tätorter med mer än 5 000 invånare var minst lika högt som i de största städerna (24 procent) så skulle det innebära 100 000 fler cykelresor i Skåne – varje dag! Med stor positiv miljöeffekt som följd.

Världsledande cykelstad

Både Malmö och Lund har flera gånger utnämnts till Sveriges bästa cykelstad och Malmö ligger i skrivande stund sexa på världsrankingen. Båda har länge arbetat med mobility management och är världsledande inom beteendepåverkan, det vill säga att få fler att resa hållbart. Städerna och Skånetrafiken har arbetat hårt och målmedvetet med resebeteende och sedan 2003 har Malmö en ihållande nedgång i bilresor som fortfarande står sig.

Med dessa kunskaper och ambitiösa ambitioner har Skåne goda förutsättningar att möta klimat- och miljöutmaningarna i framtiden. Inte minst med de förutsättningar som följer med de kommande infrastruktursatsningarna.

ÅRETS CYKELFRÄMJARKOMMUN

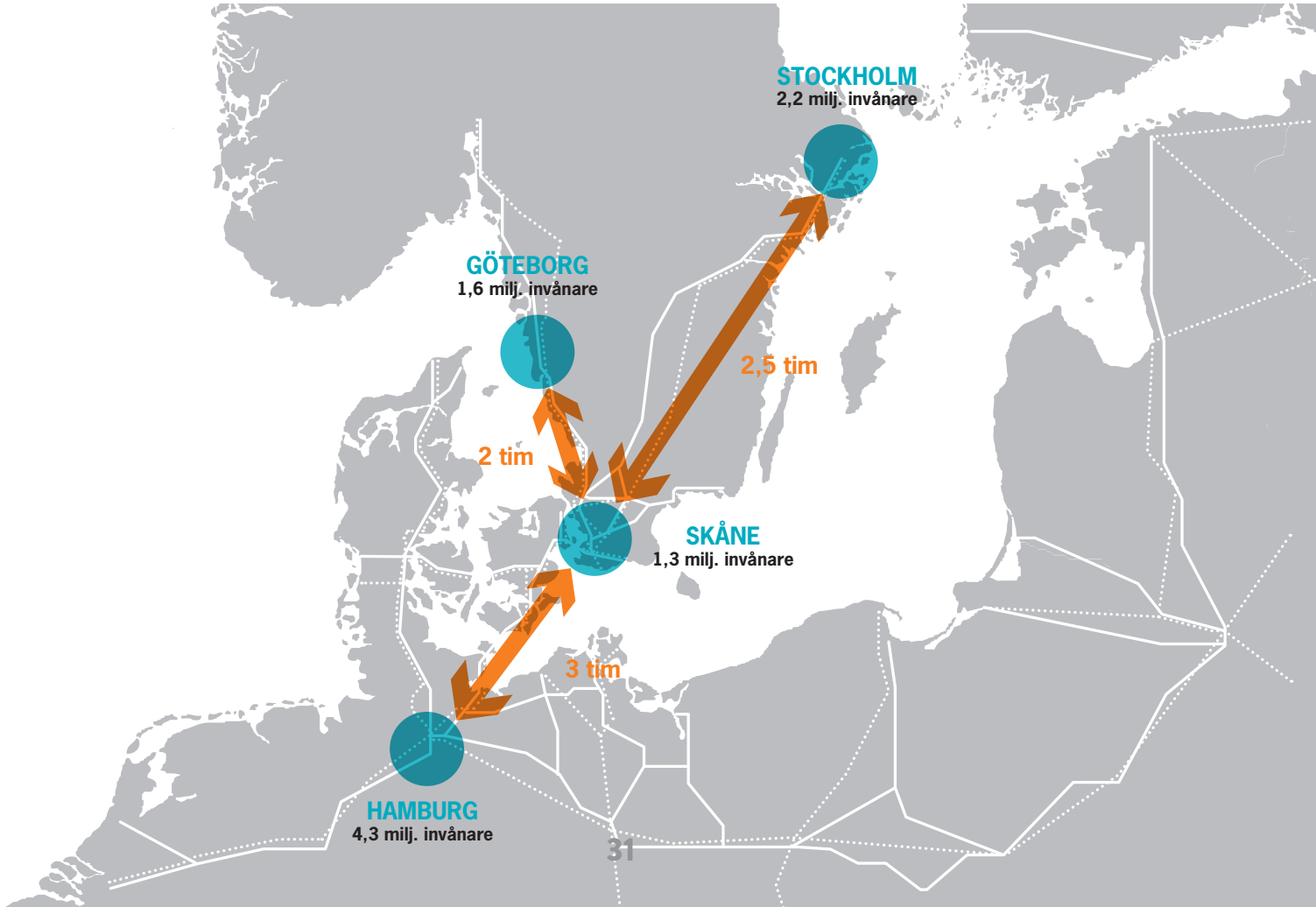
GRÄNSREGIONEN SKÅNE

Skåne har ett unikt geografiskt läge med närheten till Köpenhamn, norra Tyskland och länderna kring södra Östersjön. Som gränsregion är Skånes utveckling starkt kopplad till samspelet med omvärlden, där gränsöverskridande planering har gett fantastiska möjligheter, exempelvis genom Öresundsbron.

I genomsnitt reser närmare 100 000 personer över Öresund varje dag. Det är 80 procent fler än innan bron byggdes. Av dessa är drygt 16 000 dagliga pendlare. Pendlingen från Sverige till Danmark bidrar till att öka sysselsättningen i Skåne med omkring 1,6 procent, ett viktigt bidrag i en region med hög arbetslöshet.

Just det gränsöverskridande är centralt för näringslivet. Företag ser inte till lands- och regiongränser. De ser marknader. Som gränsregion är det något Skåne – och Sverige – måste ta i noga beaktande inför kommande infrastruktursatsningar. En resa på några timmar söderut i Europa ger helt andra befolkningsantal än att resa fem timmar norrut i Sverige. I och med satsningen på Fehmarn-Bält-förbindelsen blir Europamarknaden än mer intressant. Som gränsöverskridande storstadsregion behöver Öresundsregionen integreras och stärkas ytterligare för att fungera som internationell tillväxtmotor. Det gäller inte minst i näringslivsfrågor och forskningssamarbeten, där ESS kommer att blir en gränsöverskridande anläggning med förankring i både Skåne och på Själland.

ETT STRATEGISKT LÄGE



Två nya Öresundsförbindelser

Trycket på Öresundsbron är högt. Och kommer att fortsätta öka. Förbättrade anslutningar till Öresundsbron och två nya Öresundsförbindelser gör trafiksystemet över Öresund mer robust och mindre sårbart.

En Helsingborg-Helsingör-förbindelse (HH) förbättrar tillgängligheten och bidrar, utöver att avlasta transportlederna, till stärkt integration, regional utveckling och ekonomisk tillväxt i norra Skåne, Själland samt delar av Halland och Småland. Med en HH-förbindelse öppnas nya möjligheter för arbetspendling, bostadsmarknad och privata resor. En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör är också en viktig länk mellan Norge och kontinenten.

En Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn bidrar till stärkt integration och ekonomisk tillväxt i sydvästra Skåne och Storköpenhamn, i två områden med en kraftig befolkningsutveckling. Dessutom frigör Öresundsmetron kapacitet på Öresundsbrons spår till förmån för trafik med gods- och höghastighetståg.

Nordens största storstadsområde

Som Skånes största städer och drivande tillväxtmotorer är Malmös och Helsingborgs läge till Danmark mycket fördelaktigt. Pendlingen mellan Malmö och Köpenhamn utgör den dominerande pendlingsströmmen mellan Skåne och Själland. Tillgången på unga, välutbildade skåningar är god och blir allt större i takt med att dagens stora, skånska kullar växer upp och avslutar sina studier. Samtidigt som dessa unga, välutbildade skåningar står färdiga att ta sig ut på arbetsmarknaden kommer stora delar av befolkningen i de danska delarna av Öresundsregionen att gå i pension. En mer integrerad kontaktyta mellan de två skulle underlätta arbetspendlingen i Öresund påtagligt.

Analyser visar att ca 780 000 arbetsplatser och drygt 1,5 miljoner invånare, nås inom 60 minuter såväl i Danmark som Skåne. Med rätt infrastruktursatsningar kan tillgängligheten utvidgas påtagligt – och främja en mer gränsöverskridande arbetsmarknad.

NYA FASTA FÖRBINDELSER

Copenhagen Airport

I ljuset av att Skåne på endast ett par decennier förändrats och utvecklats till en tjänstebaserad region, är kopplingen till Copenhagen Airport mycket viktig. Inte minst för att de som arbetar med forskning och utveckling i akademin och till den anknutna företag ska kunna ta sig till och från ESS och MAX IV. Många företag nämner tillgängligheten till Copenhagen Airport som en avgörande faktor för sin etablering i regionen. En höghastighetsstation med sträckningen Stockholm-Malmö skulle öka upptagningsområdet med cirka 1-1,2 miljoner människor. Flygplatsen planerar för att ta emot Sveriges höghastighetståg och effekterna av en höghastighetsförbindelse från Sverige bedöms som mycket goda.

Copenhagen Airport hanterar varje år 25 miljoner passagerare, vilket gör den till Skandinaviens största flygplats. I dagsläget har Copenhagen Airport ett omland på fyra miljoner människor, det innebär att fyra miljoner personer når flygplatsen inom två timmar. En miljon av dessa tillkom tack vare ny infrastruktur, när Öresundsbron invigdes år 2000. Den fasta förbindelsen ökade också möjligheterna för svenska företag att konkurrera på ett internationellt plan. I dag är var femte passagerare som flyger till eller från Copenhagen Airport en svensk. För att uppnå det framtida målet om 40 miljoner passagerare/år – och kunna konkurrera med flygplatserna i Amsterdam, Wien, Zürich, München och Bryssel – behöver Copenhagen Airport nå fler potentiella resenärer. Utan Copenhagen Airport skulle Skåne – och Sverige – sannolikt inte framstå som lika attraktivt för större, internationella företag att placera kontor i.

Copenhagen Airport är också en stor arbetsgivare för Öresundsregionen och 2014 arbetade totalt 23 000 personer i mer än 700 företag på Copenhagen Airport. Vikten av att ha goda förbindelser till Copenhagen Airport kan inte nog understrykas.

Det finns goda, nationella anledningar att verka för att den nya höghastighetsbanan inte tar stopp i Malmö utan fortsätter till Copenhagen Airport. Med sådana dragningar kommer Sverige ytterligare ett steg närmare Europa och resten av världen. Ett ensidigt nationellt perspektiv på infrastrukturen vore däremot direkt hämmande för utveckling Sveriges forsknings- och utvecklingsmiljöer – och den globala konkurrensförmågan.

DETTA ÄR
SKÅNE

INLEDNING

I arbetet med Sverigeförhandlingen har Region Skåne fört dialog med de skånska kommunerna. Dialogen har tagit utgångspunkt i den Regionala Utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030 och Strukturbild för Skåne, två strategiska dokument som är väl förankrade i de skånska kommunerna. Med dessa som utgångspunkt har ett närmare samarbete förts med de regionala tillväxtmotorerna och kärnorna. Arbetet har resulterat i Skånebilden med gemensamma utgångspunkter för Skånes framtida infrastruktur. Skånebilden har undertecknats av Region Skåne, Malmö stad, Lunds kommun, Helsingborg stad, Kristianstads kommun, Hässleholms kommun, Trelleborgs kommun och Ystads kommun men är väl förankrat i hela Skåne. Region Skåne står bakom samtliga objekt i Skånebilden samt de storstadsåtgärder som Malmö, Lund och Helsingborg för fram. Här följer en kort beskrivning av objekten. Kommunerna kommer att redovisa objekten och dess nyttor mer detaljerat.

SKÅNEBILDEN

Höghastighetsbana med stopp i Malmö, Lund och Hässleholm

En höghastighetsbana med stopp i Malmö, Lund och Hässleholm i kombination med satsningar på Skånebanan innebär en god tillgänglighet till höghastighetsbanan i Skåne. Satsningen skapar förutsättningar för utökade godstransporter och regionaltrafik för persontåg på den befintliga stambanan som är hårt belastad. En utbyggnad av två nya spår mellan Lund och Hässleholm behöver påbörjas så snart som möjligt. Med möjlighet att koppla samman höghastighetsbanan med Skånebanan till Kristianstad skapas möjlighet till regional snabbtågstrafik och sammanlänkning av Skånes två arbetsmarknadsregioner. Även snabba regiontåg upp i Småland möjliggörs. Region Skånes och städernas utgångspunkt är att stationslägena för höghastighetsbanan ska ligga i befintliga centralstationslägen. Stationsanpassning och stationsutveckling behövs av samtliga tre stationer bl.a. för att möta ökad kapacitet med höghastighetståg och utökad regionaltrafik.

Skånebanan

Skånebanan kopplar Helsingborg och Kristianstad till höghastighetsbanan i Hässleholm. Dubbelspår innebär ökad kapacitet, turtäthet och snabbare restider längs banan. Skånebanan fyller en viktig funktion för godstrafiken som kan utökas. Satsningen innebär att Skånes två arbetsmarknadsregioner kan sammanlänkas till en. En åtgärdsvalsstudie pågår för Skånebanan och beräknas bli klar under hösten 2015.

Västkustbanan

Utbyggnad av dubbelspår mellan Romares väg och Helsingborg C undanröjer den sista flaskhalsen på den nationellt viktiga Västkustbanan som knyter Skåne till Göteborg och vidare till Oslo. Åtgärden möjliggör bebyggelseutveckling vid station Maria och är en förutsättning för Skånebanans utveckling via Kattarp. Västkustbanan är en viktig matarbana till en fast HH-förbindelse.

Fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör

En fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör (HH) bidrar, utöver att avlasta transportlederna, till stärkt integration, regional utveckling och ekonomisk tillväxt i norra Skåne, Själland och delar av Halland och Småland. Med en HH-förbindelse öppnas nya möjligheter för arbetspendling, bostadsmarknad och privatresor.

Öresundsmetro mellan centrala Köpenhamn och Malmö

En Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn avlastar Öresundsbron med persontrafik vilket skapar utrymme för höghastighetståg och godståg. Öresundsmetron bidrar till stärkt integration och ekonomisk tillväxt i sydvästra Skåne och Storköpenhamn, två områden med en kraftig befolkningsutveckling.

MALMÖ

Kontinentalbanan genom Malmö

Kontinentalbanan är ett komplement till Citytunneln som bidrar till ökad spårkapacitet och tillgänglighet i, till och från Malmö. Banan har behov av bättre bullerskydd och ska i framtiden trafikeras av både person- och godståg. En ny station i Rosengård bidrar till bättre tillgänglighet inom staden och kopplar tillsammans med befintliga stationer på kontinentalbanan Östra Malmö till det regionala tågtrafiksystemet. Det innebär bättre tillgänglighet till den regionala arbetsmarknaden för människor i Östra Malmö vilket bedöms ha stora sociala nyttor.

Spårväg Malmö stad

Två etapper av spårväg mellan Lindängen – Västra hamnen samt Stenkällan – Västra hamnen bidrar till bättre kapacitet i det lokala kollektivtrafiksystemet som redan i dag är ansträngt. Spårvägssatsningen bidrar till stadsutveckling, förtätning av staden och social hållbarhet genom sammanlänkning av staden. Spårvägen kopplar till höghastighetståget vid Malmö C.

Lommabanan etapp 2

Lommabanan etapp 2 innebär en kapcitetsförstärkning som underlättar för fler att pendla med tåg och skapar förutsättningar för stationsnära bebyggelseutveckling. Åtgärden är särskilt viktig för att föra över trafik från bil på E6:an norr om Malmö till kollektivtrafik. Åtgärden innebär nya stationer i Arlöv, Alnarp och Flädie samt dubbelspår större delen av vägen. Detta möjliggör en högre turtäthet för pågatågen och en bättre samordning mellan persontåg och godståg. Åtgärden skapar också ökad tillgänglighet till höghastighetståget.

Ystadsbanan

Ystadsbanan innebär en kapacitetsförstärkning mellan Lockarp och Svedala vilket underlättar för fler att pendla med tåg och skapar förutsättningar för stationsnära bebyggelseutveckling. Åtgärden innebär utökat dubbelspår vilket möjliggör högre turtäthet på banan. Åtgärden skapar också ökad tillgänglighet till höghastighetståget.

Trelleborgsbanan etapp 2

Trelleborgsbanan etapp 2 innebär en kapcitetsförstärkning mellan Lockarp och Trelleborg vilket underlättar för fler att pendla med tåg och skapar förutsättningar för stationsnära bebyggelseutveckling i Trelleborg och östra Vellinge. Åtgärden ger kortare restid och utökad turtäthet för både person- och godståg. Trelleborgsbanan har en särskilt viktig funktion för godstransporter med kopplingen till Trelleborgs hamn som är utpekad som core-hamn av EU. Åtgärden skapar också ökad tillgänglighet till höghastighetståget. en HH-förbindelse öppnas nya möjligheter för arbetspendling, bostadsmarknad och privatresor.

LUND

Spårväg Lund
Spårväg mellan Lund C och ESS är en kapcitetsförstärkning av kollektivtrafiken längs Lunds mest trafikerade stråk, det så kallade Kunskapsstråket. Åtgärden bidrar till stadsutveckling och bebyggelseutveckling samt knyter samman den internationella forskningsanläggningen ESS och en rad arbetsplatser med Lund C. Åtgärden skapar också ökad tillgänglighet till höghastighetståget.

HELSINGBORG

Spårväg Helsingborg
Spårväg mellan Väla-Dalhem/Drottninghög-Helsingborg C-Ramlösa-Råå-Ättekulla bidrar till kapacitetsförstärkning i kollektivtrafiken. Åtgärden bidrar till stadsutveckling och bebyggelseutveckling.

Södertunneln
Södertunneln innebär en nedsänkning av Västkustbanan i en 1,3 km lång tunnel söder om Helsingborg C. Detta innebär att barriären mellan stadens södra delar och Öresund minskar. Södertunneln möjliggör bebyggelseutveckling och full exploatering av H+-området.

Ramlösa
En utveckling av Ramlösa station med planskild korsning mellan Västkustbanan och Skånebanan , två nya spår och en ny plattform underlättar tågpendling genom utökad kapacitet, bättre pålitlighet och kortare restider. Åtgärden möjliggör bebyggelseutveckling.

CYKEL

Utöver ovanstående åtgärder lämnar Malmö, Lund och Helsingborg även in cykelåtgärder som syftar till att länka samman hela resan med kollektivtrafik och cykel. Cykelåtgärderna kopplar både till höghastighetsbanan och till kollektivtrafikåtgärderna i storstad. Det innefattar dels förbättring av kopplingarna till kollektivtrafikknutpunkterna i form av stråkförbättringar samt nya cykelvägar och dels förbättrade cykelparkeringsmöjligheter vid kollektivtrafikknutpunkter i form av Park- and rideanläggningar. Undersökningar visar att människor är mindre benägna att åka kollektivt, trots snabbgående, smidiga transporter, om de upplever färdvägen till och från stationen som krånglig eller tidsödande. Därför är storstadssatsningarna på cykeltrafik kopplat till kollektivtrafik oerhört viktiga för att nå konkurrenskraftiga restider och knyta ihop hela resan.

FRAMTIDA POTENTIAL FÖR DEN REGIONALA TÅGTRAFIKEN

Den lokala och regionala tågtrafiken i Skåne har varit en stor succé sedan Pågatågen introducerades på 1980-talet. Under 2000-talet har självklart de idag uppemot 12 miljoner passagerare som årligt väljer den regionala tågtrafiken över Öresundsbron varit en bidragande orsak till succén.

Den framtida tillväxten är förenad med viss osäkerhet, men konstateras kan att Region Skåne de kommande åren öppnar upp ett flertal nya järnvägsstationer som skapar nya förutsättningar för ökat resande.

När Skånebilden är förverkligad omkring år 2035 medför investeringarna i infrastrukturen att restiderna kan halveras på flera av de regionala järnvägssträckorna. Detta skapar ytterligare potential för utbud av regional tågtrafik och därmed ökat resande. Som exempel kan nämnas nedanstående konkreta exempel på förkortad restid:

Restid (min)	2015	2035
Helsingborg – Helsingör	20	5
Helsingborg – Hässleholm	60	30
Helsingborg – Kristianstad	80	45
Malmö – Kristianstad	60	45
Lund – Kristianstad	50	35

Totalt sett förväntas resandet med den regionala tågtrafiken år 2035 att vara tre gånger så stort som idag. Viktigt att understryka är att denna prognos inte tar hänsyn till den ytterligare stora potential som är kopplad till Köpenhamnsområdet och Kastrup flygplats, där t.ex. resandet med de regionala tågen över Öresundsbron ökade med 27 % under år 2007 på grund av utvecklingen på arbetsmarknad, bostadsmarknad m.m.

Kopplingen mellan Kristianstad och höghastighetsbanan

Skåne har idag i princip två arbetsmarknadsregioner; Malmö/Lund/Helsingborg och Hässleholm/Kristianstad, med en bristfällig rörlighet inom och mellan dessa. Helt avgörande för den regionala utvecklingen är därför att höghastighetstågens station i Hässleholm har en koppling till Kristianstad, samt att snabba regionala tåg kan utnyttja höghastighetsbanan mellan Hässleholm och Lund. Detta är en förutsättning för att kunna öka integrationen av arbetsmarknaderna och skapa en positiv sysselsättningstillväxt i nordöstra Skåne.

Framtida investering i regionala snabbtåg

Utöver de nuvarande relativt små och korta tågsätten i den skånska regionaltågstrafiken kommer det framöver att krävas investeringar i både mer kapacitetsstarka och snabbare regionaltåg. I tågtrafiken över Öresundsbron utreder Region Skåne tillsammans med Transportministeriet i Danmark möjligheterna för att inom de kommande åren sätta in tåg med tvåvåningsvagnar, som kan öka antalet tillgängliga sittplatser med upp till 50 % i förhållande till nuvarande tåg.

I ett längre perspektiv fram mot tidsperioden omkring år 2030-2040 står Region Skåne redo att investera i helt nya snabba regionaltåg med en topphastighet omkring 250 km/h, som på ny infrastruktur kan korta ner restiderna väsentligt mellan Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor. Region Skåne avser att säkerställa korta uppehållstider vid stationerna genom en effektiv utväxling av passagerare, och ett minimalt antal tekniska fel på dessa tåg för att säkerställa att de inte utgör ett störningsmoment för höghastighetstågen.

INTRESSENTER

Allmänheten

Under våren 2015 genomförde Region Skåne en SIFO-undersökning med fokus på byggandet av höghastighetsbanan. 1065 boende i Skåne blev tillfrågade i åldrarna 18-65. Undersökningen visade att 3 av 4 skåningar är positiva till en höghastighetsjärnväg mellan Malmö-Stockholm (74% har svarat mycket eller ganska positiv). Det visar ett stort stöd för satsningen bland skåningarna.

Näringsliv

Region Skåne har genomfört intervjuer med sex företag som tillhör några av de större aktörerna i Skånes näringsliv. Företagen som intervjuades finns utsprida i Skåne vilket innebär olika förutsättningar och behov, och visar även på de skillnader som finns inom Skåne.

Under intervjuerna diskuterades utifrån företagets perspektiv vilka nyttor deras verksamhet kan få av en satsning på höghastighetsbana mellan Stockholm och Malmö. Det var tre återkommande teman/ämnen som behandlades: Godstransporter, tjänsteresor och personal.

Godstransport

Trots att det var olika typer av företag finns det likheter mellan företagen, bland annat att de alla har behov av godstransporter. Idag använder inget av företagen järnvägen för att transportera gods då de upplever att det är oflexibelt, opålitligt och tidskrävande. Det finns för lite kapacitet för godstransporter på järnväg vilket påverkar effektiviteten av leveranser. Dessutom behöver leveranserna oftast kompletteras med lastbil och då upplever företagen att det är mest tids- och kostnadseffektivt att använda lastbil för hela transportsträckan. Under intervjuerna framkom det att om järnvägen hade varit mer pålitlig och dessutom funnits fler avgångar hade flera av företagen övervägt att byta till

detta transportmedel. Genom satsningen på en höghastighetsbana är en av följdeffekterna att det ska vara möjligt för fler godstransporter på den befintliga stambanan vilket då kan möjliggöra för fler avgångar och ett mer tillförlitligt transportmedel. Detta ansåg flera företag var en viktig förutsättning för att byta godstransportmedel. Den viktigaste poängen som återkom i alla intervjuer var att järnvägens pålitlighet måste förbättras. Det går inte att använda ett transportmedel som inte håller tiderna, inte fungerar under vinterhalvåret och som dessutom inte går så ofta. Kan satsningen på höghastighetsbanan innebära att dessa förutsättningar förändras så finns det ett stort intresse hos det skånska näringslivet att förändra hur de transporterar gods.

Tjänsetresor

De intervjuade företagen utför även ett stort antal tjänsteresor varje vecka både internationellt men även nationellt. Något som återkom i intervjuerna var betydelsen av närheten till Kastrup. Kopplingen till Kastrups flygplats var av största vikt för flera av företagen. Skulle kopplingen inom Skåne förbättras hade fler av företagen tagit tåget till flygplatsen, jämfört med idag där det är taxi eller bil som väljs. Även fler att tjänsteresorna nationellt skulle flyttas till tåget om förutsättningarna förbättrades och tåget blev mer pålitligt. Pålitligheten var ett återkommande inspel i diskussionen kring val av transportmedel både gällande gods men även tjänsteresor.

Flera av företagen menade att om resan till Stockholm går snabbare med tåg än med flyg skulle fler välja detta alternativ. Detta framkom även i den SIFO undersökning som utfördes under våren 2015, om restiden mellan Malmö-Stockholm var 2,5 timme skulle drygt hälften (51%) av alla tillfrågade välja tåget framför flyget oftare än idag (SIFO)

Dock tyckte flera av företagen att det är för stort Stockholmsfokus och att de hellre hade sett kopplingar ut i Europa där deras marknader finns. Flera av företagen poängterade att även om de har marknad och kunder i Stockholmsregionen idag kommer i framtiden kontinenten bli allt viktigare. Att åka 60 mil söderut kommer innebära att företagen når fler människor, marknader och företag jämfört med att åka 60 mil norrut. Fokus bör inte bli för nationellt utan se över gränserna. Fehmarn-Bält förbindelsen anses vara en betydande satsning för företagen eftersom det förbättra förbindelsen till Europa.

Personal

Förbättrade pendlingsmöjligheter såg företagen som en stor möjlighet då detta kan innebära bättre möjligheter för kompetensmappning. Större området att finna kompetens samtidigt som avstånden minskar i och med bättre och effektivare pendlingsresor. Bättre pendlingsmöjligheter bidrar även till att människor inte blir ”avskräckta” att söka vissa jobb bara för att det svårt att ta sig till arbetsplatsen.

Gemensamt för alla intervjuer gällande personalfrågan var de positiva effekter de övriga satsningarna kan innebära snarare än själva höghastighetsbanan. Exempelvis Trelleborgsbanan, öst-väst (Helsingborg-Kristianstad) kopplingen med Skånebanan samt att fler regionala tåg kan gå på den befintliga stambanan var det som intresserade företagen mest eftersom det underlättar för personalen att ta sig till och från arbetsplatsen.

Kommuner

Utöver de nyttor som genereras av de sju tillväxtmotorerna/regionala kärnorna, vilka beskrivs separat av respektive organisation, så genereras nyttor i andra Skånska kommuner. Eslöv, Höör och Osby tillhör de kommuner som bedöms kunna dra störst nytta av satsningen på höghastighetståg. Anledningen är att dessa kommuner redan har trafik på den befintliga stambanan. I och med att satsningen på höghastighetsbana kommer den befintliga stambanan att avlastas och därigenom möjliggöra för bättre turtäthet och bättre tidshållning. Kommunerna är positiva till bättre kollektivtrafikmöjligheter eftersom det bland annat kan bidra till bättre pendlingsmöjligheter. Genom att kunna erbjuda bättre pendlingsmöjligheter till och från kommunerna kan det bidra till ökad attraktivitet att bo och/eller verka i kommunerna samt utökade möjligheter för exempelvis kompetensförsörjning vilket är positivt för näringslivet. Dock måste det bli en mer pålitlig kollektivtrafik med bättre punktlighet och en taktfast tidtabell för att det ska få de positiva effekter som kommunerna är ute efter.

Gemensamt för de tre kommunerna är att det finns en stor entusiasm för satsningen eftersom kommunerna känner att de får vara en del av utvecklingen i Sverige. Kommunerna är positiva till Sverigeförhandlingen och dess insatser dock finns det vissa orosmoment. Därför är det av stor betydelse att ha en öppen kommunikation kring vad som är på gång redan nu och även föra en dialog med medborgarna redan nu. Det finns en oro kring att det kan skapas barriärer i det öppna landskapet och att ökad godstrafik kan innebära mer buller. Osbys kommun menar att buller och barriärer kan skada turismen i kommunen eftersom de vill identifieras som en lugn och naturnära kommun, samtidigt kan fler persontåg innebära att det blir lättare för turister att ta sig till kommunen. Kommunerna menar att det finns både för- och nackdelar med ökad trafik på den befintliga stambanan. Eslövs kommun menar exempelvis att de har möjlighet att ta emot gods men samtidigt innebär det en belastning för kommunen i form av buller eftersom godståg bullrar mer än persontåg.

En annan fördel som kommunerna ser med bättre kollektivtrafikmöjligheter är den förbättrade kopplingen till Köpenhamn och Copenhagen Airport. Detta innebär även bättre kopplingar till övriga Europa. Kommunerna ser precis som näringslivet att det är ett stort fokus på Stockholm men att de även ser betydelsen att kopplas samman med Europa och exempelvis Hamburg. För Osby kommun kommer det innebära en stor fördel med att höghastighetsbanan kommer att gå via Hässleholm, som ligger cirka 10 minuter bort, eftersom det kommer förbättra deras koppling både till Malmö/Köpenhamn men också till Stockholm.

TRAFIKVERKETS REGIONAL-EKONOMISKA ANALYSER

Sampers

Det finns ett antal brister i Sampersmodellen som gör att de indata som använts för de regionalekonomiska är högst osäkra. Här följer en lista på otydligheter och antaganden som medför svårighet att tolka och använda resultaten.

- Det är oklart vad som ingår i JA. När förtydligande efterfrågas ges olika svar: att allt som ligger i plan fram till 2021 ingår i JA respektive att allt som ligger i plan fram till 2025 ingår i JA. Enligt Trafikverkets PM ”Höghastighetsbanor inom Sverigeförhandlingen-resultat av prognos, effekter samt regional fördelningsanalys med Sampers/Samkalk” verkar det som att det är åtgärder fram till 2025 som ingår i JA. Objekt i JA är olika i olika delar i Sverige. Exempelvis är Ostlänken borttagen från JA i nyttoberäkningarna trots att det ligger i plan fram till 2025. Det får stor effekt för nyttoberäkningar vilka objekt som ligger i JA.

- Flyget förväntas minska drastiskt till följd av höghastighetståget men det har inte lagts in som en förutsättning. Prissättningen för en tågbiljett är högre än en flygbiljett i sampersmodellen.

- Det finns nyare befolkningsprognoser som borde varit utgångspunkt för Sampers.

- Beräkningarna tar inte hänsyn till förändringar i kapacitet både på järnvägsnätet samt stationslägen. I ”Trafikering med nya höghastighetsbanor Stockholm-Göteborg/Malmö” skriver man att kapaciteten på sträckan Lund C – Högevall är 99 % i basprognosen 2030. Vad får detta för effekter för bland annat den ”upplevda restiden” och punktligheten? Detta framgår inte i analysen.

- Godstrafik: Vad finns det för antaganden i SAMPERS angående godstrafik? Om kapaciteten Lund C – Högevall är 99 % i basprognosen 2030 är detta inklusive eller exklusive godstrafik? Trafikverkets godsprognos är betydligt lägre än godsprognoserna i Danmark och Tyskland. Den svenska godstransporter måste ses över och kvalitetssäkras.

- Stationslägen: Små förändringar av hanteringen av stationsläge får stor effekt på nyttoberäkningarna. T.ex. om stationen ligger på annan plats än dagens station krävs anslutningar vilket får effekter på restid och bytestid. I ett PM från WSP ”Sampersanalyser av höghastighetsbanealternativet US5-Öst” har kodningen av stationslägen gjort och mindre ändringar har fått stora effekter på konsumentöverskottet. Hur ser kodningen ut för de olika stationerna? Är detta gjort på ett enhetligt sätt?

- Sampers och Dynlok är avsedd för att beräkna arbetspendling. Höghastighetsbanan är inte avsedd för arbetspendling i första hand. Detta innebär sämre tillförlitlighet i beräkningarna.

- Brister i själva Sampersmodellen och kodningen är i vissa fall stora och flera omkodningar har gjorts. Hur kvaliteten är i sista versionen är osäkert. Detta påpekas också av Jönköpings international business school, s 31 andra stycket i rapporten ”Höghastighetsbanors betydelse för regional utveckling”. Dessa brister i Sampers innebär följdeffekter på nyttoberäkningar vilket ger stora osäkerheter i tillförlitligheten.

- Det är svårt att i rapporterna ta del av antalet resenärer och tillkommande resenärer av de olika åtgärderna.

- Tillgänglighetseffekterna blir naturligtvis mycket större för nya orter som kopplas mot Stockholm-Malmö jämfört med orter som redan har förbindelsen men får snabbare restid. Kan dessa värderas på samma sätt?

SAMLOK och DYNLOK

Även när det gäller resultaten från SAMLOK och DYNLOK finns det en rad faktorer som gör att resultaten av analyserna är svåra att tolka, vilket är viktigt att beakta när man läser slutsatser samt använder resultaten som grund för andra beräkningar och bedömningar. Här följer en lista med faktorer och exempel på hur svårtolkat materialet är.

- Modellerna bygger i grunden på korta arbetsresor, höghastighetsbanan kommer i huvudsak att användas för långa resor och nyttan av dessa modelleras inte. Därför kan modellernas slutsatser ifrågasättas.

- Båda modellerna bygger på SAMPERS data (upplevd restid) vars kvalitet inte är säkerställd. Detta lyfts fram i Höghastighetsbanornas betydelse för regional utveckling. Detta medför att de uppskattade samhällsekonomiska nyttorna kan vara missvisande i båda analyserna.

- WSP rapporten lyfter fram US5 som marginellt fördelaktigt men tar inte i beaktning att det inte finns en angöringspunkt i Jönköping, vilket Trafikverket beskriver i den tekniska rapporten. Detta hade antagligen påverkat den beräknade nyttan som WSP skulle ha analyserat.

- Modellerna tar inte hänsyn till förändringar i kapacitet som kan tänkas ske på befintligt järnvägsnät. Effekterna kan ha stor inverkan på både restid och punktlighet för både höghastighetstågen och regionaltrafiken inom Skåne, vilket inte framgår i analysen.

- Beakta även att angöringspunkterna skiljer sig från att vara i tätort och utanför tätort i de olika sträckningsförslagen. Den nya höghastighetsbanan planeras exempelvis angöra befintlig station i centrala Hässleholm, medan en ny station i Ramlösa angör Helsingborg. Detta medför att skillnader i lokalisering inte beaktas i analyserna. Troligtvis har detta betydelse för t.ex. markvärdestegring och befolkningstillväxt. Fördjupad analys krävs på tätortsnivå för att de lokala skillnaderna ska kunna tydliggöras.

- Den samhällsekonomiska effekten av de förslagana höghastighetsbanorna är god för de flesta län men variationen är stor. Effekten för Skåne i helhet är relativt svag i förhållande till länen längs sträckan Stockholm-Göteborg. Exempelvis är befolkningsökningen som genereras av höghastighetsbanan liten i reella tal i förhållande till bostadsbyggandet som ska genereras och Skånes normala befolkningsökning.

- Konsumentöverskottet för Kristianstad verkar orimligt. I US1 får Kristianstad ett större konsumentöverskott än Hässleholm, trots att Hässleholm ligger närmst Helsingborg. Indatamaterialet behöver undersökas för Kristianstad för att få klarhet i vad som ger denna effekt. Även Svalöv får orimligt höga nyttor i samtliga sträckningar.

SAMLOK

- Störst nytta i både befolkning, sysselsättning, inkomster och markvärde får Kristianstad kommun i alla tre alternativ vilket känns orimligt. I US1 är nyttan överlägset störst för Kristianstad i Skåne och nyttan är dubbelt så stor som för Hässleholm. Svalöv får även i SAMLOK orimligt höga nyttor i samtliga sträckningar.

- Nyttan för Kristianstad är även större i US1 än US2B vilket inte känns rimligt.

- Nyttorna för Eslöv är 3,5 ggr så stor som nyttorna för Höör i de tre alternativen. Eslöv är ungefär dubbelt så stor som Höör idag sett till befolkning.

- Både Osby och Svalöv känns som att de får orimligt höga nyttor. Osby får större nyttor än Lund i reella tal.

DYNLOK

- Även här gynnas Kristianstad i större utsträckning om sträckan blir US1. Störst nytta har Kristianstad av sträckningen US5 tätt följt av US1. Lägst nytta har US2B för Kristianstad, vilket känns svårförklarligt.

- Svalöv får väldigt höga nyttor i alla tre alternativen. Vad kan det bero på?

- DYNLOK känns närmre ett intuitivt förväntat resultat än SAMLOK och WSPs rapport.

Med anledning av ovanstående menar Region Skåne att de nyttor som beräknas med Sampers som grund samt med Samlok och Dynlok bör tolkas med försiktighet då osäkerheterna är mycket stora.

GODSPROGNOSER

Det är stora skillnaderna mellan svenska och danska prognoser för godstrafik på järnväg: De svenska utgår från beslutad infrastruktur och tillgänglig kapacitet. När systemet är fullt sker en överflyttning till lastbil. Det innebär att behovet och potentialen för en utvecklad godstrafik på järnväg inte speglas. Det är nödvändigt att de svenska prognoserna utvecklas till att spegla behov och potential. Först då kan beslut tas om rätt åtgärder i rätt tid för att undanröja flaskhalsar och stimulera utvecklingen av gods på järnväg. Med dagens prognoser som grund riskerar infrastrukturen inte möta efterfrågan av gods på järnväg i framtiden med resultatet att godstransporter på väg fortsätter öka och ge negativa miljöeffekter. Det är särskilt viktigt att synkronisera de tyska, danska och svenska prognoserna för att möta de nya möjligheterna med Fehmarn-Bält och för beräkna när Öresundsbron måste kompletteras med nya fasta förbindelser.

Skånebilden

VÅRA GEMENSAMMA UTGÅNGSPUNKTER

En av Sveriges största infrastruktursatsningar någonsin ligger framför oss. Två på varandra följande regeringar har beslutat om utbyggnad av banor för höghastighetståg mellan Malmö-Stockholm och Göteborg-Stockholm. Detta skapar nya möjligheter för hela Skåne.

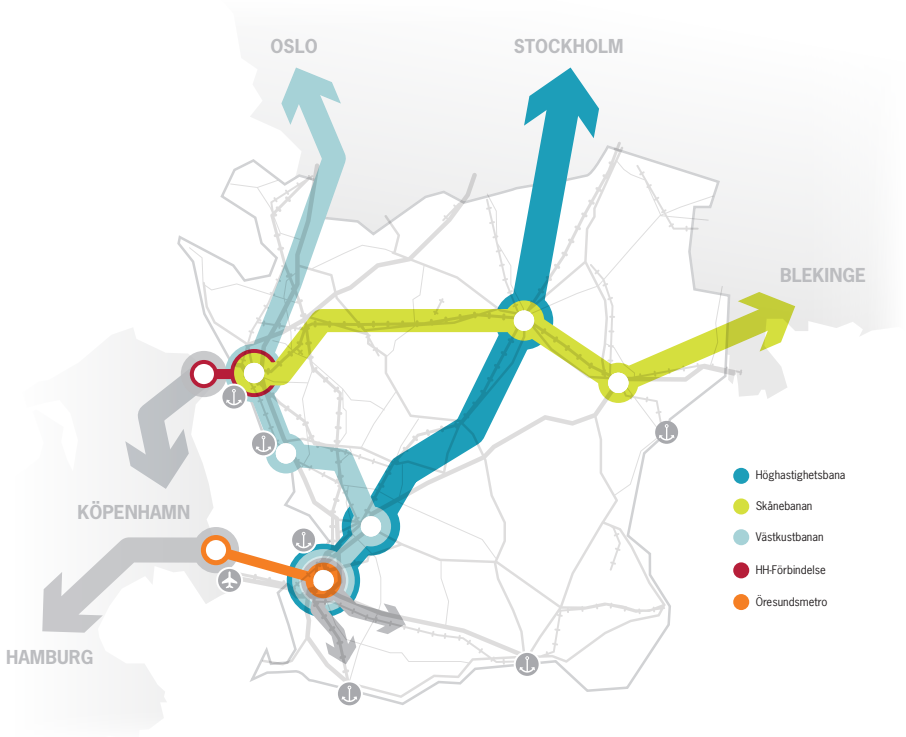
Avstånden inom Skåne krymper, samtidigt blir det närmare till resten av Sverige och Europa, speciellt via Copenhagen Airport och Fehmarn Bält-förbindelsen. Nya incitament skapas för bostadsbyggande och kollektivtrafik som ger fler människor tillgång till en större arbetsmarknad.

Kopplingarna över sundet knyter södra Sverige till Europa och världen samt bidrar starkt till utvecklingen i Öresundsregionen. Öresundsbrons anslutningar måste förbättras och planeringen för nya förbindelser behöver fortsätta.

Malmö, Lund och Helsingborg är starka tillväxtmotorer med en central roll för hela Skånes utveckling. Möjligheten att bo i Hässleholm, Kristianstad, Ystad, Trelleborg och arbeta i en tillväxtmotor, eller vice versa, ger invånare förutsättningar att leva ett gott och hållbart liv. Högklassig kollektivtrafik i och förbättrade kollektivtrafikkopplingar till våra största städer är avgörande för hållbar pendling, vilket är en förutsättning för en hållbar utveckling.

Sverigeförhandlingen är bara en del av kommande års infrastrukturplanering på nationell och regional nivå. Fler satsningar kommer att krävas för att möta Skånes utmaningar och behov. Dessa måste drivas i nationell transportinfrastrukturplan, regional transportinfrastrukturplan, stadsmiljöavtal med mera.

Vi, de sju skånska tillväxtmotorerna/regionala kärnorna och Region Skåne, har inför Sverigeförhandlingen enats kring ett antal utgångspunkter som är viktiga för hela Skåne. Malmö, Lund och Helsingborg kommer härutöver lyfta in åtgärder för tillgänglighet och kapacitet i storstäder.



Våra utgångspunkter är:

- Höghastighetsbanans sträckning i Skåne ska i ett första utbyggnadssteg ha stationer i Malmö, Lund och Hässleholm.
- Byggnationen av höghastighetsbanan ska starta söderifrån, för att undanröja de stora flaskhalsarna i det nationella och regionala järnvägssystemet och i den av EU prioriterade ScanMed-korridoren.
- Skånebanan ska ha konkurrenskraftiga restider, för att koppla Helsingborg och Kristianstad till höghastighetsbanan samt för att koppla samman de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne.
- Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg C ska ha dubbelspår, för ökad kapacitet och snabbare förbindelser på den för Skåne, Sverige och EU viktiga Västkustbanan.
- Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går. Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn är kopplad till utbyggnad av Köpenhamns metro. Vår uppfattning är att den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas före metron, men att metron kan byggas oberoende av om en HH-förbindelse har beslutats.

JUNI 2015

Henrik Fritzon, Region Skåne

Katrin Stjernfeldt Jammeh, Malmö

Peter Danielsson, Helsingborg

Anders Almgren, Lund

Pierre Månsson, Kristianstad

Lena Wallentheim, Hässleholm

Kent Mårtensson, Ystad

Torbjörn Karlsson, Trelleborg

Skånebilden

VÅRA GEMENSAMMA UTGÅNGSPUNKTER

LÄNKAR

Det öppna Skåne 2030 – Skånes regionala utvecklingsstrategi
www.skane2030.se

Strukturbild för Skåne
http://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/strukturbild-for-skane1/

Skånebilden
http://utveckling.skane.se/siteassets/samhallsplanering/dokument/skanebilden-loi-uppslag-med-signaturer.pdf

Systemanalys för Skåne – sammanfattning
http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/systemanalys-for-skane-sammanfattning-slutsatser.pdf

Systemanalys för Sydsverige – sammanfattning
http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/systemanalys-for-sydsveriges-infrastruktur-sammanfattning.pdf

www.skane.se