

Dynamiska effekter av höghastighetsbanor i Sörmland

*En analys av prognosticerade tillväxt- och utvecklingseffekter
i Sörmland kopplat till Götalandsbanan och Ostlänken*

Regionförbundet levererar 2014:2

En rapport framtagen av Vectura
på uppdrag av Regionförbundet Sörmland



Innehåll

Inledning.....	4
Förutsättningar för studien.....	6
Prognosticerad utveckling för Sörmland kopplat till byggnation av Götalandsbanan.....	10
Prognosticerad utveckling för en situation då endast Ostlänken byggs.....	22
Slutsats och kommentar.....	27
Källförteckning.....	30
Appendix.....	31

2014:2

**Dynamiska effekter av
högstighetsbanor i Sörmland**

*En analys av prognosticerade tillväxt- och utveck-
lingseffekter i Sörmland kopplat till Götalandsbanan
och Ostlänken*

Ansvarig utgivare: Regionförbundet Sörmland ©

Layout: Helikopter Brand Design

Foto: Shutterstock

Tryck: Trosa Tryckeri, september 2014



”Med den här rapporten vill vi belysa den egentliga nyttan som Ostlänken kan ge de sörmländska kommunerna och regionen”



Förord

Att Ostlänken är den största infrastrukturinvesteringen som berört Sörmland i modern tid råder det ingen som helst tvekan om. Det är en satsning som förväntas ge stora möjligheter till tillväxt och utveckling i länet. Med den här rapporten vill vi belysa den egentliga nyttan som Ostlänken kan ge de sörmländska kommunerna och regionen. Vad betyder egentligen ökad tillgänglighet och kortare restider för oss?

Utredningen visar att det är viktigt att uppmärksamma nyttan av ett så här stort infrastrukturprojekt ur fler perspektiv än de ekonomiska modeller som vanligtvis används vid den här typen av investeringar.

När tillväxtpotentialen beskrivs på ett överskådligt sätt indikerar det starkt att det ställs krav på en mer samordnad planering i länet. Då kan vi på bästa sätt, fullt ut, ta tillvara på möjligheterna. Länets och kommunernas planering bör ta utgångspunkt i de nya möjligheterna och mobilisera kring frågor som till exempel markplanering, infrastrukturinvesteringar, bostadsbyggande och utbildning.

Göran Norberg
Förbundsdirektör Regionförbundet Sörmland



Inledning

Planerna på att bygga ett järnvägsnät för höghastighetståg i Sverige avancerar. Den planerade investeringen innebär en ny form av infrastruktur som inte tidigare finns i den svenska ekonomin som kan förväntas bli strukturförändrande för många marknader. Stommen för detta järnvägsnät finns i form av Götalandsbanan och Europabanan som kommer att knyta samma Nordens tre starkaste storstadsregioner (Stockholm/Mälardalen, Göteborg/Västsvetrike och Öresund). Alla beslut är inte tagna, men de beslut som fattats av den svenska regeringen innebär ett första steg, eller första fas, som berör Ostlänken respektive sträckan Göteborg–Borås.

Investeringen i höghastighetsbanor kommer att innebära omfattande förändringar i förutsättningarna för personresande som i sin tur kan förväntas påverka ekonomisk tillväxt, utveckling och attraktionskraft för de städer och regioner som finns i transportkorridorerna för de två banorna. Dels kommer städerna som får stationer att få förstärkta funktioner som ”hubs” eller noder i dessa korridorer, dels kommer påverkans effekter att spridas genom den koppling som de omliggande tätorterna och omlandet har till dessa städer. En prognos om förväntade effekter, som kan uppstå i enskilda kommuner och platser när investeringen realiserar, förutsätter information om relevanta geografiska förhållanden (geografisk information om pendlingsflöden,

bostadsområden, näringsliv, arbetsområden, områden för handel och service, med mera) och systemmässiga beräkningar som beaktar och utgår från observerade benägenheter att resa och pendla mellan arbete och bostad.

Syftet med denna studie är att presentera en översiktlig analys som innehåller en prognos för förväntade effekter som kan uppstå i Sörmland när Ostlänken färdigställs och med utblick mot en situation när hela Götalandsbanan antas vara utbyggd. I studien redovisas förväntade effekter för arbetsmarknaden, befolkningsutvecklingen, den ekonomiska utvecklingen (BRP och lönesummor) och med utblick mot planeringsförutsättningar (dimensioner) för handel, bostadsmarknad och kontorsmarknad som kan antas kopplas till investeringen. Vidare kommer skillnaden mellan dagens situation, den som presenterades i SOU 2009:74, och situationen när Ostlänken är färdigställd - men inte mellersta delen för Götalandsbanan - att presenteras.

Studien kopplas till ett större forskningsarbete med inriktning mot tillämpad analys som genomförts vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping åren 2010-2013 som tagit sin utgångspunkt i den utredning som presenterades 2009 om ett svenskt nätverk för höghastighetståg (SOU 2009:74). Detta forskningsarbete bedrevs inom projektet Tillgäng-

lighet-Tillväxt-Planering (TTP) som avgränsades till att omfatta Götalandsbanan, med särskilt fokus på förväntade tillväxteffekter för den mellersta delen av Götalandsbanan. Samma ingångsdata används i denna studie som för projektet TTP som Vectura har sammanställt avseende restider och trafikering. Studien avgränsas till kommunerna i Sörmland och de förutsättningar som i övrigt finns för projektet TTP.

I projektet TTP presenteras förväntade tillväxt- och utvecklingseffekter ur olika perspektiv av Götalandsbanan för Östergötland, Jönköpings län och Sjuhäradsregionen. Prognosticerade effekter redovisas på kommunnivå och har prognosticerats med hjälp av analysmodellen DYNLOK (DYNamisk LOKaliseringsmodell). Utgångspunkt för framtids-scenariot är de underlag för resande som är desamma som presenteras i SOU 2009:74 för Götalandsbanan. Resultaten presenteras som skillnad mellan ”dagens situation” och ”en situation när investering är gjord och jämvikt etablerats”. Projektet redovisas i rapporten Framtidens Götaland – en bandregion för tillväxt och utveckling (<http://hj.se/jibs/naringsliv--samhalle/ttp.html>). I TTP-projektet anlätades Vectura som trafik-konsult som tagit fram de underlag i form av restidsmatriser med mera som används i analyserna i projektet.

I denna studie, som är en komplettering av de tidigare redovisade resultaten

för Östergötland, Jönköpings län och Sjuhäradsregionen, presenteras motsvarande uppgifter för Sörmland som ingår i resultattabeller i TTP-studien. Närmare bestämt redovisas motsvarande underlag för Sörmland som för övriga regioner som återfinns i kapitel 4 i ovan nämnda projekt (TTP) och även med utblick mot möjligt scenario för etappvis utbyggnad av Götalandsbanan med en situation då inte den mellersta delen av Götalandsbanan mellan Linköping och Borås är färdigställd. I denna studie ingår tabeller för Sörmland som i TTP-studien har sina motsvarigheter i tabellerna 4.1, 4.2, 4.3, 4.5 samt 4.6. Dessutom redovisas tabeller för förväntade effekter kopplat till en situation när Ostlänken är färdigställd men när Götalandsbanan i övrigt inte är färdigställd.

Prognoserna som redovisas har beräknats med hjälp av modellen DYNLOK som utgår från underlag för restider och trafikering som sammanställts av Vectura, som också är desamma som används inom TTP. Dessa underlag har Regionförbundet Sörmland beställt tillsammans med Ötsam för att finnas till hands för denna analys.



Förutsättningar för studien

Det förslag som presenterades 2009, och som finns som grund för den offentliga utredningen i SOU 2009:74, innebär en restid med Götalandsbanan mellan Stockholm och Göteborg på lite drygt två timmar. Även om det fortfarande pågår en diskussion om hur trafikering kan komma att bli, och vilka stationslägen som kommer att finnas, är detta en grund för de analyser som presenteras i denna rapport. Underlaget som Vectura utarbetat, som en grund för analysarbetet i TTP-projektet, innebär en restid mellan ändnoderna med två timmar och femton minuter. I framtiden kan det också finnas olika typer av trafik som endast stannar vid de allra största knutpunkterna eller/

och är regionalt inriktade i sin trafikering och stannar vid flera mindre stationer. Hur trafiken kommer att utformas bestäms av olika förhållanden där stationslägena sannolikt kommer att vara en mycket viktig förutsättning.

Det grundläggande restidsförhållandet som TTP-projektet arbetat med visas i figuren nedan. I detta underlag framgår vilka stationer som finns med i underlagen. Mer preciserad beskrivning av det underlag som Vectura utarbetat finns att finna på hemsidan för TTP-projektet enligt adress som anges ovan i inledningen till denna studie. Som Götalandsbanan beskrivs i sammanhanget kan området

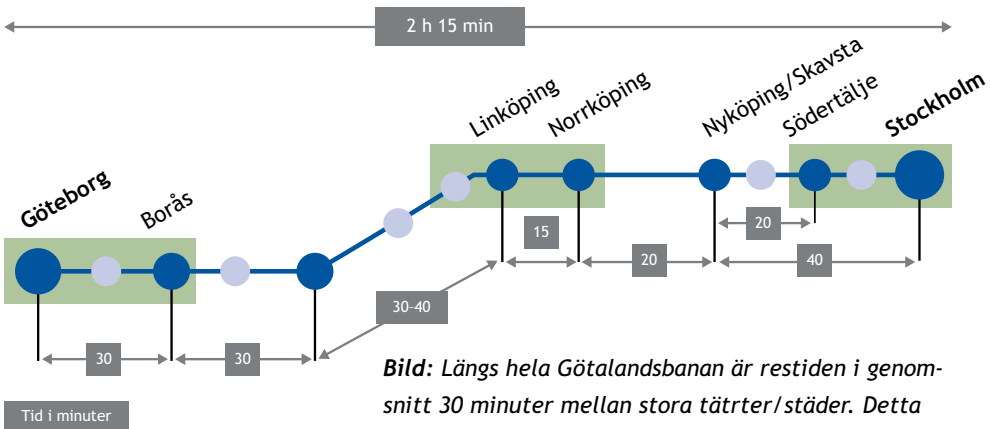


Bild: Längs hela Götalandsbanan är restiden i genomsnitt 30 minuter mellan stora tätorter/städer. Detta skapar förutsättningar för regionförstoring med stora arbetsmarknader och ställer krav på 30-minuterstrafik i en funktionell region.

Figur 2.1 Restidskrav för trafiken längs Götalandsbanan

Källa: Vectura (2011), underlag som ingår i TTP-projektet och som utgår från SOU 2009:74.

liknas vid en ”bandregion” eller ”transportkorridor”. I den berörda delen av Sverige kommer höghastighetståg att kombineras med motorväg. Transportlagen kommer därigenom att komplettera varandra och detta är ett viktigt förhållande som definierar förutsättningarna för tillgänglighet i en transportkorridor om planerna på investeringar realiserar.

Den planerade investeringen i Götalandsbanan (och Ostlänken) blir en del av det samlade järnvägsnätet i Sverige och Norden. Det innebär att investeringen för med sig påverkans effekter i det övriga järnvägsnätet. Det kan exempelvis handla om kapacitetsförbättrande effekter och att trafikeringen på höghastighetsbanorna ska vara en integrerad del av tågtrafiken. Järnvägsnätet är ett nätverkssystem och förändringar i trafikeringen innebär systemmässig påverkan på olika villkor för trafikering även uppstår i nätverket utanför höghastighetsbanorna. Det handlar om så kallad ”matartrafik”, att tågförbindelser använder både höghastighetsbanor och reguljära banor, med mera. Trafikeringsanalysen som Vectura genomfört syftar till att ta hänsyn till dessa former av systemeffekter och identifiera rimliga restidsmatriser som visar tidsavstånd mellan olika platser i geografien. Restider mellan stationer, anslutnings- och väntetider etcetera visas i dessa analyser som sedan bildar underlag för de prognosticerande beräkningar som görs i den ekonomiska analysen i studien.

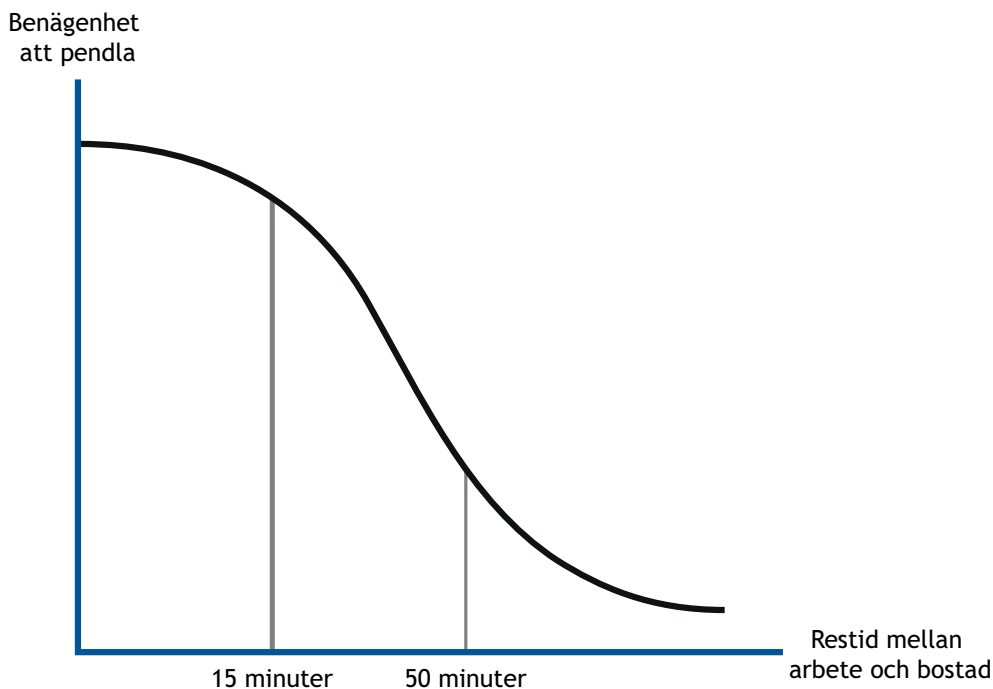
Höghastighetsbanan innebär att restider reduceras. De effekter som då kan förväntas uppstå kan relateras till den integrationseffekt som uppstår mellan olika regioner och platser. Om vi ser till ett arbetsmarknadsperspektiv blir restiden mellan arbetsplatser och bostadsområden reducerad, eftersom benägenheten att pendla mellan bostad och arbete är negativt relaterad till restider. Med andra ord, när restider förkortas kan vi normalt förvänta att antalet personer som pendlar kommer att öka.

Även komfort i samband med resande, punktlighet med mera påverkar benägenheten att resa. Det finns en omfattande litteratur och forskning som bekräftar en positiv relation mellan förbättrad tillgänglighet och ekonomisk integration som resulterar i tillväxt- och utvecklingseffekter.

I TTP-projektet presenteras en översikt av internationell forskning med denna inriktning. Det finns även ett antal motsvarande studier som gjorts det senaste decenniet av svenska forskare som också finns noterade i trafiksektorns metodöversikter med mera. Analyser med denna inriktning sorteras ofta under rubriken ”Wider Economic Benefits of Transportation” som innebär att investeringar i transportinfrastruktur kan generera effekter för samhällsutveckling i ett bredare perspektiv.

Benägenheten att pendla i relation till restider följer en fördelning som inte är en given konstant relation ”på marginalen” för olika restidsintervall. När restiden mellan bostad och arbetsplatsen är korta innebär en förbättrad tillgänglighet genom reducerad restid att vi normalt kan förvänta oss relativt liten påverkan på människors val att förändra sitt pendlingsbeteende. Detsamma gäller när restiden mellan bostaden och arbetsplatsen är relativt lång. I ett mellanliggande intervall mellan de korta och långa restiderna kan effekterna förväntas vara mer omfattande. Relationen mellan benägenhet att pendla mellan bostad och arbete, och restid kan visas som i figuren nedan.

I detta perspektiv utgår vi från arbetspendling som görs dagligen. Flexibla arbetsformer som innebär mer arbete från hemmet kan innebära andra relationer jämfört med mer traditionella arbetsvillkor. Sedan finns en del variationer i beteende mellan olika regioner och även mellan olika yrken. Det finns också skillnader mellan män och kvinnor. Sammantaget finns det därför ett ”spektra” av olika relationer motsvarande det som visas i figuren ovan, men där den negativa relationen ändå gäller mellan restid och benägenhet att pendla. Även dessa former av variationer har analyserats i TTP-projektet.



Figur 2.2 Benägenhet att pendla i relation till restid mellan arbete och bostad

Mot denna bakgrund är det viktigt att se till geografiska strukturer i de områden som berörs av mer omfattande investeringar i transportinfrastruktur som Götalandsbanan/Ostlänken representerar. Beroende på om avstånden mellan stationerna är sådana att restider mellan bostadsområden och arbetsplatser, studieplatser etcetera påverkas i de intervall där relationen som avbildas i figuren till vänster har en brant lutning eller inte kan vi förvänta oss en större eller mindre relativ påverkans effekt. Tillväxt-effekterna som kan förväntas uppstå i detta sammanhang är ett resultat av den regionförstoring som uppstår när restider reduceras.

Företag får tillgång till en större mängd arbetskraft som potentiellt kan vara

intresserad att arbeta hos dem, och individer får tillgänglighet till fler arbetsställen som potentiellt kan vara/bli möjliga arbetsgivare. Detta betyder att förutsättningarna för matchning på arbetsmarknaden förbättras vilket kan resultera i tillväxt. Företag som har fasta kostnader och säljer till hushåll som konsumenter får också tillgång till en större potentiell kundkrets. Genom att sälja större volymer varor och tjänster är det möjligt att fördela fasta kostnader på fler sålda produkter, det vill säga företagen får möjlighet att priskonkurrera på ett starkare sätt. Sammantaget kan dessa effekter bidra till att tillväxt uppstår som kan förklaras från såväl hushållssidan som företagssidan.



Prognosticerad utveckling för Sörmland kopplat till byggnation av Götalandsbanan

Den region som ingår i denna studie och som vi presenterar resultat för är Sörmland och de kommuner som ingår i regionen. Kartan i figuren nedan visar regionen. Några förhållanden som är särskilt viktiga är närheten till Stockholmregionen och Östergötlandsregionen. Vad gäller Stockholmregionen så kan de nordöstra delarna av Sörmland redan idag ses som en integrerad del av den förstorade Stockholmregionen i flera perspektiv. Detta innebär att denna del av regionen redan har upplevt en integrationseffekt som exempelvis har drivits på av förbättringar i motorvägskapacitet,

men också genom den tågtrafik som finns söder om Mälaren. En kommun som Strängnäs kan sannolikt inte förväntas få en omfattande direkt påverkan av att Ostlänken färdigställs eftersom kommunen redan i dag till stor del bör ses som en del av Stockholmregionen och att det redan i dag finns förhållandevis god transportinfrastruktur i den ”korridor” som Strängnäs finns i, i riktning mot Stockholm. Höghastighetståg har sin främsta konkurrensfördel i form av att koppla ihop regioner snarare än att koppla ihop lokala delar av en funktionell region.



Figur 3.1: Sörmland, med sina nio kommuner, som ingår i denna studie.

De grundläggande förhållandena på arbetsmarknaden i Sörmland, uttryckt i termer av arbetskraft och arbetstillfällen i regionens kommuner presenteras i tabellen nedan. I tabellen redovisas situationen för 2009 som också är utgångspunkt för den första delen i analysen. Detta årtal är valt eftersom

det är det år som används i analyserna i TTP-projektet som dels ger möjlighet till jämförelser av resultaten, dels gäller som utgångspunkt för de underlag som prognosberäkningarna använder (som underlagen för matriser för tidsrelationer är kalibrerade utifrån).

Kommun	Arbetskraft (2009)	Arbetskraft som andel av hela länet	Arbetstillfällen (2009)	Arbetstillfällen som andel av hela länet
Vingåker	4 841	3,20%	3 243	3,04%
Gnesta	5 769	3,81%	2 756	2,59%
Nyköping	28 511	18,83%	22 022	20,67%
Oxelösund	6 091	4,02%	4 851	4,55%
Flen	8 671	5,73%	5 801	5,45%
Katrineholm	17 886	11,81%	13 496	12,67%
Eskilstuna	55 319	36,53%	39 953	37,5%
Strängnäs	17 960	11,86%	10 659	10,01%
Trosa	6 398	4,22%	3 749	3,52%
Summa	151 446	100%	106 530	100%

Tabell 3.1: Arbetskraft och arbetstillfällen i Sörmland 2009

Det finns framförallt två kommuner i Sörmland som är av större eller medelstor storlek utifrån svenska förhållanden när vi ser till arbetskraftens storlek (20–64 år): Eskilstuna och Nyköping. I dessa kommuner bor cirka 55 procent av arbetskraften i Sörmlands län. I dessa kommuner, och främst i de centrala tätorterna i dessa kommuner, finns en stadsstorlek som innebär att agglomerationsekonomier har etablerats. Med detta menas att städernas egen storlek (i kombination med täthet och mångfald)

är tillräckligt utvecklad för att storleken i sig kan utgöra en självförstärkande utvecklingskraft.

I de största tätorterna i de största kommunerna (Eskilstuna och Nyköping) bor 64 700 (Eskilstuna) respektive 29 900 invånare år 2010 (SCB: senaste offentliga uppgifter om tätortsbefolkningen i Sverige). Detta motsvara cirka 43 procent av den samlade tätortsbefolkningen i Sörmland. Om vi till dessa tätorter lägger till Katrineholm och Strängnäs återfinns drygt

58 procent av tätortsbefolkningen i Sörmland i dessa fyra tätorter.

Ser vi vidare till arbetstillfällena så återfinns omkring 58 procent av dessa i Nyköping och Eskilstuna, det vill säga betydelsen av dessa tätorter framstår som än mer väsentlig när arbetsmarknads-perspektivet anslås. Vi kan notera att de större tätorternas relativa andel är större när det gäller arbetstillfällena jämfört med arbetskraft, vilket är typiskt för tätorter som har en sådan storlek att de fungerar som tillväxt drivande miljöer genom att arbetstillfällena finns samlade på dessa platser. Pendlingsströmmar förväntas normalt gå i riktning (nettobalanser) från de mindre tätorterna till de större. Detta är givet att tätorterna har nått upp till en sådan storlek att så kallade ”agglomerationsekonomier” har etablerats.

De tätorter (platser) som haft starkast relativ (i procent räknat) tillväxt i befolkning åren 1995-2010 är dels mindre tätorter som finns i närhet till de större städerna (där jobben finns), dels de större tätorterna/städerna. Ett flertal platser/tätorter med särskilt starka kvaliteter i boendeförhållanden har också haft en stark tillväxt i befolkningen (exempelvis i skärgården) och detsamma gäller platser/tätorter med goda pendlingsvillkor främst i förhållande till Stockholms arbetsmarknad. Det senare gäller såväl E4-korridoren som det pendlingsstråk som sträcker sig söder om Mälaren. Med utgångspunkt i situationen 2009 gör

vi prognosticerande beräkningar med hjälp av modellen DYNLOK. Denna modell är enkel i sin natur genom att den prognosticerar ett förväntat utfall på arbetsmarknaden genom att endast utgå från tillgänglighetsförhållanden som en funktion av restider mellan arbetsställen och bostäder. Samtidigt är modellen krävande i sin grundläggande kalibrering eftersom den förutsätter kunskap och information om rumsliga förhållanden (tidsavstånd i den ekonomiska geografin). DYNLOK finns också beskriven i TTP-projektet och underlagen till de analyserna. Resultaten av prognosberäkningen som baseras på förutsättningarna i SOU 2009:74, med de förutsättningar som beskrivs i figur 2.1 ovan för hela Göta-landsbanan, redovisas i tabellen till höger.

Den prognosticerade effekten av tillgänglighetsförbättringen som Göta-landsbanan kan förväntas ge är omkring 1,5–2 procent tillväxt i arbetskraft respektive arbetstillfällena i kommunerna i Sörmland. Det finns en förhållandevis stor variation i de prognosticerade effekterna mellan kommunerna som sannolikt kan förklaras med hur starkt kopplade platserna är till höghastighetsbanans stationer utmed Göta-landsbanan. Det handlar dels om en direkt effekt för de platser som får stationer, dels systemmässiga effekter. För att erhålla en fördjupad förståelse för hur/varför effekterna blir som de blir hänvisar vi till underlagen för trafikeringsanalysen som Vectura genomfört och de ”anpassade” antaganden som

Kommun	Prognosticerad ökning i arbetskraft		Prognosticerad ökning i arbetstillfällen	
Vingåker	-	-	43	1,3%
Gnesta	53	0,9%	110	4%
Nyköping	979	3,4%	622	2,8%
Oxelösund	27	0,4%	88	1,8%
Flen	-	-	39	0,7%
Katrineholm	697	3,9%	515	3,8%
Eskilstuna	624	1,1%	298	0,7%
Strängnäs	-28	-0,2%	104	1%
Trosa	134	2,1%	186	5%
Summa/totalt för området	2 486	1,6%	2 005	1,9%

Tabell 3.2: Prognosticerad ökning i arbetskraft och arbetstillfällen per kommun som förväntad effekt av Götalandsbanan

används som förefaller realistiska när vi anslår ett långsiktigt perspektiv på infrastrukturkapitalet i Sörmland.

Resultaten visar att i kommuner med de mest utvecklade tillgänglighetsförutsättningarna kan vi också förvänta oss de mest omfattande tillväxtkrafterna (exempelvis Nyköping). Vi ser också att vi kan förvänta oss ”härledda” systemeffekter i exempelvis Katrineholm som trots att staden inte har en station direkt på Götalandsbanan kan få en relativt stark utvecklingskraft eftersom tillgängligheten är mycket god till Katrineholm tack vare stadens starka position i infrastruktur nätverket (och utifrån antaganden som görs om trafikering).

Tillväxtkraften som finns i Stockholm

kan sannolikt också ses som betydelsefull för att förklara effekter i Gnesta och Trosa med flera platser som är förhållandevis integrerade i storstadsregionen.

Resultaten för Sörmland har en stor likhet med tidigare analyser för Sjuhäradsregionen. Likheten består i dessa regioners närhet till storstadsregionerna Stockholm respektive Göteborg. Sörmland respektive Sjuhäradsregionen är redan i dag till en betydande del integrerade i respektive storstadsregioners arbetsmarknad och kan ses som starkt kopplade till dessa båda funktionella regioner.

Jämför vi med de övriga studierna i TTP-projektet så återfinns Katrineholm, Nyköping, Gnesta och Trosa bland de städer och tätorter som kan förväntas ha

den starkaste positiva effekten av att Göta-landsbanan byggs. En förväntad tillväxt på arbetsmarknaden är också naturligt kopplad till en förväntad tillväxt i ekonomisk aktivitet. I analysen utgår vi från näringslivets sammansättning i regionen och antar att relationerna mellan olika sektorer är oförändrad över tiden. Detta innebär att vi antar att motsvarande andelar som finns i dag med inriktning mot tillverkningsindustri, privata och offentliga tjänster, handel med mera skulle vara oförändrade över tiden.

Betydelsen av detta antagande är kopplat till att olika delar av näringslivet har olika förädlingsvärden per sysselsatt, och därmed bidrag till den regionala bruttoprodukten. Av praktiska skäl behövs något antagande för att kunna göra en enkel kalkyl för förväntat ekonomiskt bidrag som de nytillkommande jobben kan förväntas vara associerade med. Detta är motiv för det redovisade antagandet även om det kan förefalla vara ett starkt

antagande eftersom en viss dynamisk utveckling kan förväntas ske i relation till både förändrade tillgänglighetsvillkor och utifrån hur samhället som helhet utvecklas. De prognosticerade tillväxteffekterna redovisas i tabellen nedan för Sörmland. Effekterna redovisas både som förväntad tillväxt i förädlingsvärden och lönesummor.

Den samlade tillväxteffekten i Sörmland uppskattas till mellan 1 och 1,5 miljarder kronor ett typiskt år när investeringen har etablerats och effekterna växt fram. Som framgår av tabellen ovan förväntas inte dessa effekter vara jämnt fördelade över alla kommuner. Tillväxteffekterna förväntas vara starka där den förväntade sysselsättningsökningen är stark. Omkring hälften av den förväntade tillväxteffekten beräknas uppstå i kommunerna Nyköping och Katrineholm.

Ser vi till ett tidsperspektiv av 40 respektive 60 år och nuvärdesberäknar de ackumulerade årliga tillväxteffekterna

Kommun	Prognosticerad ökning i BRP, MKR	Prognosticerad ökning i lönesumma, MKR
Vingåker	24,0	+
Gnesta	59,9	11,7
Nyköping	368,1	222,3
Oxelösund	54,2	+
Flen	22,3	+
Katrineholm	318,7	141,4
Eskilstuna	155,3	124,5
Strängnäs	125,0	-
Trosa	114,0	34,6
Summa	1 241,6	533,8

Tabell 3.3: Prognostiserad ökning i BRP (förädlingsvärde) och lönesumma per ommun som förväntad effekt av Göta-landsbanan för ett enskilt typiskt år, 2009 års prisnivå.

med antagande om fyra procents kalkylränta blir de samlade tillväxteffekterna 20 (räknat på 40 år) respektive 23 (räknat på 60 år) miljarder kronor för kommunerna i Sörmland. Motsvarande beräkning för de nuvärdesberäknade totala lönesummorna är knappt nio respektive drygt tio miljarder kronor för 40 respektive 60 års tidshorisont. I denna beräkning har vi också tagit hänsyn till att vi förväntar oss en anpassningsperiod som motsvarar tio år. Med detta menas att vi förväntar oss att det pågår en successiv anpassning mellan jämviktslägena som kan betecknas som ”före” och ”efter” att investeringen genomförts.

Dessa tio år är den period som kan förväntas för att hushåll respektive företag anpassar sina val av lokalisering i förhållande till den nya infrastrukturen och de nya tillgänglighetsvillkoren. Medlemmar i hushållen kommer att ställa sig frågan om de ska överväga att söka nya jobb eller flytta till en annan lokalisering, samt göra

andra anpassningar i sin konsumtion som kan vara kopplade till tillgänglighetsförutsättningar.

På motsvarande sätt kommer företag att överväga lokaliseringalternativ som bestäms av de nya förutsättningarna och förändra/utveckla sin verksamhet. Företag kommer också att överväga nyinträde på marknader som växer och i den mån som konkurrensförhållanden ändras kommer också andra former av marknadsförnyelse att ske.

Förbättrade tillgänglighetsförhållanden förväntas även bidra till en tillväxt i befolkningen. Fler hushåll kommer att överväga att bosätta sig på platser med bättre villkor för arbetspendling och marknadstillväxten kommer genom så kallade ”agglomerationsekonomier” att bidra till att attrahera hushåll till regionen. I tabellen nedan visas resultaten av en befolkningsprognos som också beräkningar rymmer.

Kommun	Folkmängd 2013	Prognosticerad ökning i befolkning kopplad till investering		Tillväxt i folkmängd 1995-2013
Vingåker	8 835	-	-	-10,41%
Gnesta	10 409	95	0,91%	7,19%
Nyköping	53 038	1 758	3,32%	8,82%
Oxelösund	11 403	49	0,43%	-2,93%
Flen	16 156	-	-	-6,27%
Katrineholm	32 930	1 259	3,82%	-1,00%
Eskilstuna	99 729	1 078	1,08%	11,52%
Strängnäs	33 389	-	-	16,46%
Trosa	11 680	240	2,05%	16,22%
Summa Sörmland	277 569	4 429	1,60%	7,29%

Tabell 3.4: Folkmängd per kommun 2009 (och 2013), tillväxt 1995-2009 samt uppskattad potentiell tillväxt i folkmängd kopplat till Götalandsbanan.

Uppgifterna som kopplas till effekten av Götalandsbanan kan också jämföras med den trendmässiga utveckling som respektive kommun har haft de senaste decennierna. I den beräkning som görs med utgångspunkt i prognosen som DYNLOK resulterat i, redovisas endast den effekt som kan förväntas vara associerad med investeringen i höghastighetsbanan. Samhällsutvecklingen i övrigt kan bidra med ytterligare tillväxt som också kan vara en negativ effekt vilket har varit fallet för några kommuner mellan åren 1995 och 2013 i Sörmland.

Som framgår av tabellen på föregående sida (tabell 3.4) förväntas befolkningsutvecklingen i Sörmland få en positiv stimulans av Götalandsbanans tillkomst. Sammantaget kan tillväxteffekten motsvara mellan 4 000 och 5 000 invånare, givet att kommunerna i övrigt har en ”genomsnittlig attraktionskraft utifrån sin storlek”. En kommun eller plats som har förmåga att utveckla attraktiva förhållanden som lockar boende har också goda möjligheter att kunna uppnå en starkare tillväxteffekt. Samtidigt som begränsningar i förutsättningarna för att utveckla bostadsområden i attraktiva miljöer kan vara begränsande för en potentiell tillväxt i befolkningen. Detta innebär att en tillväxt i befolkning inte uppstår som en helt exogent given effekt, utan snarare måste ses i relation till en planerad utveckling i en kommun och plats.

Befolkning i Sörmland har haft en genomsnittlig tillväxt under de senaste decennierna med omkring 0,4 procent per år. Olika delar av regionen har utvecklats olika mycket. Samtidigt som kommuner som Trosa, Strängnäs och Eskilstuna har uppvisat en mycket stark tillväxt har andra kommuner som Vingåker och Flen minskat i befolkning. Vi kan se att dels har de kommuner som är av större storlek, med en större stad/tätort haft en förhållandevis god befolkningsutveckling, dels har kommunerna utmed kusten haft tillväxt. Det går också att se att de delar av Sörmland som har stor närhet till Stockholmsregionen och även god infrastruktur har haft en god befolkningsutveckling.

Som ett resultat av Götalandsbanan kan den mest omfattande befolkningstillväxten förväntas i Nyköping och Katrineholm. Också Eskilstuna och Trosa kan förväntas få en stor positiv påverkans-effekt.

Den förväntade utvecklingen innebär både effekter på utvecklingen av näringslivet och hushållen. För att tillväxt ska kunna realiseras ställs krav på utveckling av fastighetsytor och att planeringen av markanvändning med mera matchar den prognosticerade utvecklingen. Om det inte finns vare sig lediga lokalytor på platser med förbättrade tillgänglighetsförutsättningar eller möjligheter att bygga nya fastigheter som kan möta efterfrågan blir risken stor att de prognosticerade tillväxtmöjligheterna inte kommer att realiseras.

Utifrån detta perspektiv finns det anledning att göra enkla beräkningar för den kopplade efterfrågeeffekten som kan associeras med resultaten som redovisas ovan med tanke på prognosticerade potentiella tillväxteffekter. I tabellen nedan redovisas den förväntade efterfrågan på fastighetsytor av olika typer som kan relateras i förhållande till beräkningarna i studien. Enkla nyckeltal har använts i dessa

beräkningar som också redovisas i tabellen. När efterfrågan på dagligvaror och sällanköpsvaror beräknats har vi utgått från köpmönster som finns att tillgå från detaljhandeln avseende omsättning per invånare i olika kommuner i förhållande till handelsytor (på detta sätt beräknas omsättning per kvadratmeter för olika typer av handel som sedan används för en kalkyl om förväntade tillkommande ytor).

Kommun	Dagligvaruhandel	Sällanköpsvaruhandel kvadratmeter	Boendeyta kvadratmeter (35 kvm/pers)	Kontor, kvadratmeter (20 kvm/pers)	Bostäder, antal (35 kvm/pers)
Vingåker	+	+		+	
Gnesta	+	+	3 325	1 540	48
Nyköping	1 547	3 788	61 530	8 708	879
Oxelösund	+	+	1 715	1 232	25
Flen	+	+		+	
Katrineholm	947	1 826	44 065	7 210	630
Eskilstuna	811	2 254	37 730	4 172	539
Strängnäs	+	+		1 456	+
Trosa	213	+	8 400	2 604	120
Summa	3 626	8 123	156 765	280 070	2 240

Tabell 3.5: Potential för utveckling av ytor för detaljhandel, boendemarknad och kontor som följd av Götalandsbanan

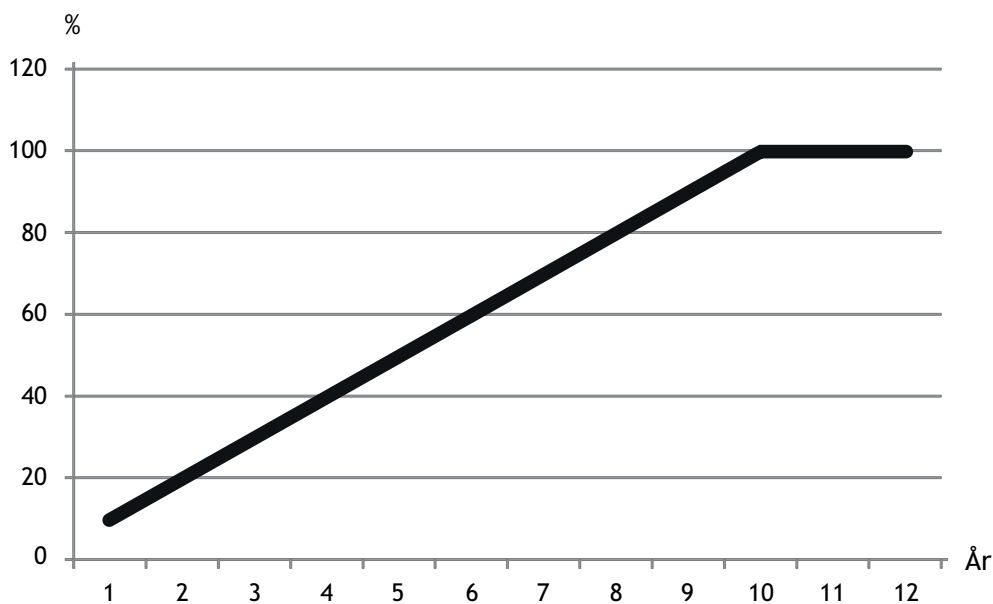
Prognosticerade effekter per kommun som understiger 200 kvadratmeter butiksyta för detaljhandel, 1 000 kvadratmeter boendeyta respektive 700 kvadratmeter yta för kontor har lämnats blanka eftersom tolkning av dessa resultat måste ses som osäker. I dessa fall presenteras tecknet på utvecklingskraften (+/-).

Det är viktigt att informationen i tabellen ovan tolkas som potentiella förutsättningar för att utveckla olika former av fastigheter. En bra planering och attraktiv utformning av handelsplatser, boendemiljöer och arbetsområden kan bidra till en starkare utveckling än den som indikeras i prognosresultaten. För att investeringar i fastigheter ska komma till

stånd krävs också avkastning på dessa investeringar och prisnivån på fastighetsmarknaden är viktig för privata investerare. Är priset på det befintliga beståndet lågt (lägre än kostnader för nybyggnation) och/eller att det finns vakanser på marknaden dämpas investeringsviljan. Fastighetsmarknaden kan fungera som en begränsande förutsättning i sådana situationer.

Tillkomsten av handel (både sällanköpsvaror och dagligvaror) kan förväntas bli mest omfattande i de större städerna och tätorterna. Utifrån ett planeringsperspektiv kan vi anta att kommuner och

fastighetsmarknader har omkring tio år på sig att anpassa sig. Om tillväxteffekten växer fram på ett liknande sätt som exempelvis varit fallet utmed "Mälardalsbanan" och även "Öresundsbron" är det rimligt att anta ett tioårigt perspektiv för utvecklingen att gå från ett jämviktsläge till ett nytt. Under denna period behöver planerings- och fastighetsinvesteringar i regionen kunna matcha tillväxtpotentialen för att en tillväxt i regionen ska kunna realiseras. Om utvecklingen av tillväxtkrafterna som relateras till Götalandsbanan följer ett sådant mönster kan det på ett grovt förenklat sätt beskrivas som i figuren nedan.



Figur 3.2 Förväntad framväxt av effekter över tiden av en investering i infrastruktur

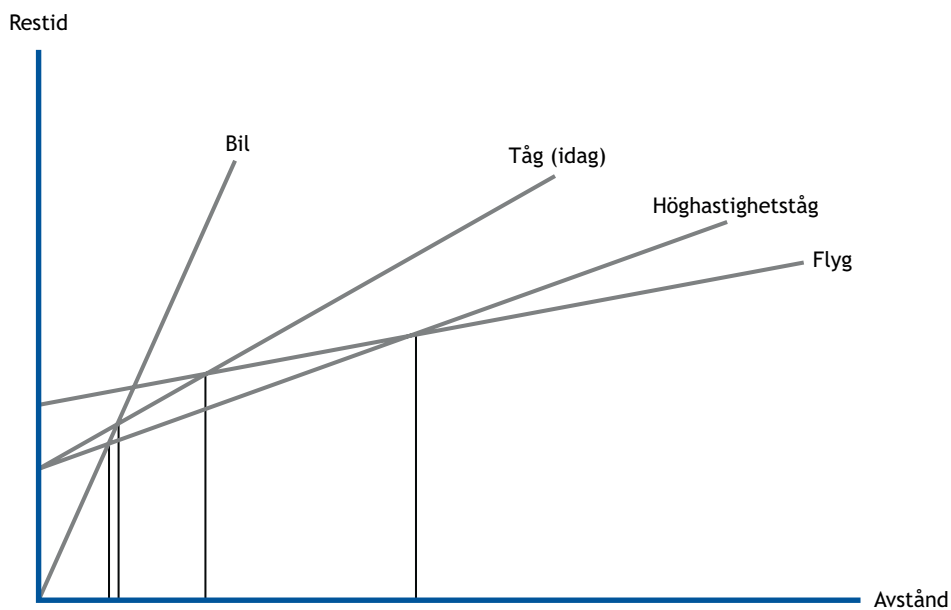
Tillkommande fastighetsinvesteringar, givet att det inte finns vakanser i områden och på platser som är attraktiva i relation till de platsanknutna tillgänglighetsförbättringarna, behöver växa fram med en motsvarande takt. I några kommuner beräknas exempelvis en förhållandevis god tillväxt i efterfrågan på boende. Exempelvis förväntas en tillkommande efterfrågan på boende i Nyköping med cirka 900 bostäder. Det behöver då byggas cirka 90 bostäder om året baserat på effekten av Götalandsbanan, som då är utöver den utveckling som kommunen upplever i övrigt.

Om utvecklingen i övrigt i Nyköping ska motsvara den genomsnittliga årliga tillväxttakt som finns mellan åren 1995 och 2013 krävs ytterligare omkring 140-150 bostäder. Denna jämförelse är intressant eftersom den visar att den tillväxtkraft som Götalandsbanan kan komma att bidra med är förhållandevis stor i förhållande till den ”genomsnittligt normala” vilket också behöver beaktas i planerings-sammanhang. På motsvarande sätt gäller detta resonemang för de övriga delarna av fastighetsmarknaden.

Utvecklingskraften kan förväntas påverkas av stationernas lokalisering i förhållande till handelsplatser, arbetsområden och handelsområden. Beräkningarna som redovisas ovan utgår från antagandet om att stationerna ligger där de gör i dag och med en trafiklösning där Skavsta och Vagnhärad har stationer. Trafiken

till Katrineholm är också väl integrerad i trafikeringen. Andra trafikförutsättningar kommer att ändra på förutsättningarna som bestämmer de förväntade ekonomiska effekterna.

På ett enkelt sätt kan konkurrenskraften av Götalandsbanan beskrivas som den betydelse som höghastighetstågen har för att erbjuda mer attraktiva restider jämfört med dagens tåg och i förhållande till bilåkande (även buss) och i förhållande till flyg på längre reseavstånd. Denna attraktionskraft är beroende av hur snabbt tågen färdas (och bekvämlighet) och hur tillgängliga stationerna är. På platser där tågen inte stannar, eller som har långt avstånd till närmaste station, uteblir utvecklingskraften av höghastighetstågen. Med ett förenklat resonemang kan höghastighetståg sägas ha sin starkaste förutsättning att bidra till en positiv utvecklingskraft när stationerna finns på platser med hög täthet (i starka stadskärnor eller motsvarande) och när avstånden mellan stationerna är så långt att nyttan av den höga hastigheten kan utnyttjas för att erbjuda konkurrenskraftiga restider. Därmed finns det också en grannliga avvägning mellan hur många stationer som det är optimalt att ha i relation till restiderna. Dessutom finns det kostnads-perspektiv som måste tas hänsyn till att bygga stationer i täta stadsmiljöer. Men om inte stationerna lokaliseras på platser med hög tillgänglighet (i täta miljöer) finns risken att de tillväxtstimulerande utvecklingskrafterna reduceras eller



Tabell 3.3: Konkurrensförhållandena mellan bil (buss), tåg, höghastighetståg och flyg med avseende på restid och avstånd (hänsyn inte tagen till transportkostnader i övrigt)



uteblir. Konkurrensen mellan olika transportmedel och introduktionen av höghastighetståg kan beskrivas som i figuren till vänster

Stationsfrågan blir i detta perspektiv mycket viktig. Detsamma gäller det förhållandet att delar av Sörmland redan idag kan ses som integrerade delar av den förstorade Stockholmsregionen. Det innebär att interregionala tåg inte nödvändigtvis är en sådan utvecklingskraft som ger stor utvecklingskraft för dessa delar av regionen. I detta avseende kan Sörmland (särskilt de delar som är gränsland till Stockholms län) liknas med de västliga delarna av Sjuhäradsregionen som redan idag är integrerade delar av den förstorade Göteborgsregionen.



Prognosticerad utveckling för en situation då endast Ostlänken byggs

Beslutet om att påbörja byggnationen av en höghastighetsjärnväg har tagits genom att regeringen i september 2012 meddelade trafiksektorn att gå vidare med planering för höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Linköping och även från Göteborg i riktning österut mot Borås med målsättning om byggstart före 2020 för aktuella sträckor. Detta innebär en etappvis byggnation av vad som kan komma att bli Götalandsbanan. Det finns ännu inte ett motsvarande preciserat beslut för den mellersta delen av Götalandsbanan (sträckan Linköping-Borås) och inte heller för den så kallade Europabanan söderut mot Öresundsregionen.

Även om den mellersta delen kommer att byggas i framtiden finns det skäl att se till frågan om huruvida tillväxt- och utvecklingsscenario kan antas påverkas av om mellersta delen av Götalandsbanan är färdigställd eller inte.

I denna del av studien gör vi en utblick mot hur situationen (den förväntade) kan antas påverkas om den mellersta delen för Götalandsbanan inte finns, det vill säga en situation där endast Ostlänken är färdigställd. Det innebär att det då finns en ny bana för snabbare tågtrafik mellan Stockholm och Linköping. Underlaget för studien i denna del utgår fortfarande från de studier som genomförts inom projektet Tillgänglighet-Tillväxt-Plane-

ring (TTP) vid Internationella Handels-högskolan. Det innebär att motsvarande antaganden för hur tågtrafiken kan antas anpassas utifrån nya förhållanden, men att inte hela banan för höghastighetstrafik finns. Begränsningarna finns framförallt i hur trafiklösningarna blir mellan Linköping och Borås, där det i dag inte finns någon järnväg alls som motsvarar den mellersta delen av Götalandsbanan.

I appendix till denna studie finns de underlag beskrivna som Vectura sammanställde under 2013 som är exempel på hur trafikeringen kan antas utformas när det gäller en situation där inte Götalandsbanan är fullt färdigställd som betecknas UA1 respektive UA2 (mer om detta nedan). Det finns naturligtvis en stor portion osäkerhet om hur anpassningar kommer att göras, men någon form av antagande måste göras för att få ett underlag som kan ge grund för en meningsfull analys och diskussion.

Det finns några väsentliga antaganden som rör Sörmland. Ett sådant antagande är att det antas finnas en station i både Nyköpings stad och på Skavsta (flygplatsen). Vecturas rapport redogör för trafikeringen med anslutningar till båda dessa stationer, som då blir växelvis genom att tågen stannar antingen på den ena eller den andra av dessa stationer. Vidare finns en station i Vagnhärad och

återigen hänvisar vi till Vecturas underlag avseende den trafikering som antas vara för handen.

Studien som här presenteras använder ett jämförelsealternativ (JA) som sedan ställs i förhållande till tre olika utredningsalternativ (UA). Som jämförelsealternativ används scenariot att inte Götalandsbanan byggs. UA1 antar att Ostlänken och förbindelsen Göteborg-Borås är färdigställd enligt planering. UA2 antar en situation med samma förutsättningar som för UA1 samt att även förbindelsen Borås-Jönköping har byggts. UA3 innebär att hela Götalandsbanan är byggd, vilket är det scenario som redan redovisats tidigare i studien. UA3 tjänar som grund för jämförelse i förhållande till en fullt utbyggd situation. För UA1 och UA2 har också olika anpassade antaganden använts i Vecturas underlag för att på ett rimligt sätt också ha med anpassningar i matartrafiken för dessa trafikeringalternativ.

Varje utredningsalternativ och jämförelsealternativ resulterar i olika restidsmatriser som speglar tillgänglighetsförhållanden som kopplas till respektive scenario och som sedan används på samma sätt som redovisats tidigare för prognosticerande beräkningar av förväntade effekter. Vectura har också gjort ett särskilt arbete med en fördjupad analys av trafiken för den del av banan som rör Skavsta och Nyköping. Dels är detta motiverat utifrån att flygplatsen är förknippad med särskilda förhållanden som

rör volymen av flygresenärer, dels krävs en egen matris för denna del av banan med antaganden om hur olika tåg stannar vid Skavsta respektive Nyköping station. Dessa antaganden spelar stor roll för tillgängligheten i denna del av Sörmland.

Det är väsentligt att notera att i dessa beräkningar finns två stationer och att om det i framtiden kommer att vara så att det endast blir en station (Skavsta eller Nyköping) så kommer detta att påverka arbetspendlingen till och från Nyköping och/eller förutsättningarna för resande till flygplatsen i Skavsta. Vectura har antagit att dagens resevolym vid Skavsta är oförändrad (given) i de olika utredningsalternativen.

Vi återupprepar inte här de resultat som redan presenterats för Götalandsbanan i sin helhet (UA3) utan hänvisar till tabell 3.2 ovan som visar de prognosticerade effekterna på arbetsmarknaden som vi kan koppla till UA3. Analyserna i denna studie använder som tidigare DYNLOK med motsvarande utgångspunkt i data från de år som används ovan i syfte att få jämförbarhet.

Med hänvisning till de analyser som gjorts inom ramen för ”TTP-projektet” för Östergötland, Jönköpings län och Sjuhäradsregionen kan vi konstatera att för den delen av mellersta Götaland uteblir majoriteten av de tillväxteffekter som prognosen för hela Götalandsbanan tidigare har indikerat. Omkring 70–80

procent av tillväxteffekterna avseende sysselsättning, ekonomisk tillväxt, köpkrafts- och befolkningsutveckling uteblir om inte mellersta delen mellan Linköping och Borås byggs.

Det är ett resultat som är naturligt att förvänta sig eftersom just den mellersta delen idag saknar en direkt sammankopplande järnväg. Integrationseffekterna reduceras därför på ett omfattande sätt för den del av Sverige när vi gör en jämförelse av förväntad samhällsutveckling med eller utan en järnväg för höghastighetståg för dessa regioner.

En motsvarande omfattning av reduktion i förväntad effekt finns inte för Sörmland med dessa scenarion eftersom det handlar om tillgänglighetsförhållanden på förhållandevis långt avstånd från Sörmland. Frågan om huruvida Sörmland kan förväntas påverkas har ändå betydelse eftersom trafikeringen utmed Ostlänken påverkas. Samtidigt visar denna studie i sina tidigare delar att Sörmlands utveckling i stor utsträckning är kopplad till närhet och tillgänglighet till Stockholmsregionen, och att Sörmland kan bli en mer integrerad del av Stockholms-regionen.

För Sörmlands del blir det ingen skillnad i beräkningarna (resultaten) för UA1 och UA2 och därför redovisar vi resultaten för både UA1 och UA2 samtidigt. Skillnaderna var också begränsade för den övriga mellersta delen av Götalandsregionen i studien som gjorts inom TTP-projektet.

Det hindrar inte att det finns skillnader mellan de olika länen och framförallt begränsas effekterna i Jönköpings län mest där det också saknas förbindelser i dag för den aktuella sträckan. Tabellen nedan visar resultaten för UA1 och UA2 för Sörmland.

Om vi jämför tabell 4.1 ovan med tabell 3.2 (som visar resultaten för UA3, det vill säga hela Götalandsbanan utbyggd) kan vi konstatera att arbetsmarknadseffekterna reduceras i Sörmland men att det är förhållandevis begränsade skillnader. Dessa skillnader är så små att vi utifrån prognosticerade beräkningar måste vara öppna för inte dra allt för långtgående slutsaser om dessa skillnader. Exaktheten i prognosticerade effekter med de aktuella tidsperspektiven med mera är inte så hög att det är motiverat att göra några mer utvecklade uttalanden om negativa konsekvenser för Sörmland i perspektivet om hur den regionala arbetsmarknaden påverkas av att inte hela Götalandsbanan färdigställs. Detta betyder inte att färdigställandet av Götalandsbanan saknar betydelse för Sörmland, snarare bekräftas betydelsen av den starka koppling som regionen har till Stockholmsregionen och även till Östergötland. Dessa grannregioner kopplas också ihop mer med hjälp av Ostlänken som ingår i UA1 och UA2.

Det är viktigt att komma ihåg att DYN-LOK endast förmår fånga prognosticerade/förväntade arbetsmarknadseffekter, inte andra former av effekter. Med detta

menas att flygresenärer som reser till och från Skavsta utgör en annan kategori resande som inte DYNLOK är formulerad för att fånga. Det är också viktigt att konstatera att nästan hälften av arbetsmarknadseffekterna i Sörmland är relaterade till Nyköping och att en stor del av dessa effekter beror på att det finns en station i Nyköpings stad. Vi har inte arbetat med något scenario där det inte finns någon station i Nyköping stad, vilket kan påverka dessa resultat i hög grad. Motsva-

rande resonemang är även tillämpligt för exempelvis stationen i Vagnhärad.

I tabellen nedan jämförs resultaten för UA1 och UA2 med att hela Götalandsbanan färdigställs (UA3). Sammantaget blir arbetsmarknadseffekterna omkring sex procent svagare enligt UA1/UA2 jämfört med att hela Götalandsbanan byggs enligt prognosberäkningar som presenteras med hjälp av DYNLOK.

Kommun	Prognosticerad ökning i arbetskraft		Prognosticerad ökning i arbetstillfällen	
Vingåker		38	43	1,3%
Gnesta	38	85	110	4%
Nyköping	928	592	622	2,8%
Oxelösund	27	88	88	1,8%
Flen		34	39	0,7%
Katrineholm	680	507	515	3,8%
Eskilstuna	541	257	298	0,7%
Strängnäs	-	98	104	1%
Trosa	134	185	186	5%
Summa/totalt för området	2 329	1 885	2 005	1,9%

Tabell 4.1: Prognosticerad ökning i arbetskraft och arbetstillfällen per kommun som förväntad effekt av etapplösningar UA1/UA2* (båda dessa alternativ ger samma resultat)

De förväntade effekterna skiljer sig åt en del mellan de olika kommunerna i Sörmland. Vad som framförallt bidrar till att effekterna inte begränsas i Sörmland med tanke på om hela Götalandsbanan färdigställs eller inte i dessa beräkningar före-

faller vara några olika förhållanden. Flera av de större platserna berörs relativt lite enligt beräkningarna och ”systemeffekter” i Sörmland som vi redan hänvisat till tidigare i studien, när det exempelvis gäller hur trafikering för Katrineholm antas bli

*UA1 – Ostlänken och Göteborg-Borås, UA2 – Ostlänken och Göteborg-Jönköping

berörd, bidrar sannolikt till att begränsa den negativa påverkan för regionen om inte hela Götalandsbanan färdigställs. Detta kan då sägas, till en del, bero på att ”systemeffekten” ger en starkare regional-koppling mot Stockholmsregionen. För några kommuner är resultaten i beräkningarna samma för de olika scenarierna (Trosa och Oxelösund) och för några ytterligare är skillnaderna mycket begränsade (Nyköping och Katrineholm) med avseende på tillväxt

i arbetskraft. Detsamma gäller för den prognosticerade beräknade påverkans-effekten på tillväxten i arbetstillfällen, med den skillnaden att även Strängnäs kan sägas tillhöra gruppen med begränsade skillnader. De kommuner som utifrån dessa beräkningar kan förväntas få mest begränsad utvecklingsförmåga (men då Ostlänken är färdigställd enligt redovisade antaganden) är Vingåker, Gnesta, Flen och Eskilstuna.

Kommun	Arbetskraft	Arbetstillfällen
Vingåker		0,88
Gnesta	0,72	0,77
Nyköping	0,95	0,95
Oxelösund	1,00	1,00
Flen		0,87
Katrineholm	0,98	0,98
Eskilstuna	0,87	0,86
Strängnäs	0,86	0,94
Trosa	1,00	0,99
Summa/totalt för området	0,94	0,94

Tabell 4.2: Etapplösningarnas effektandel jämfört med Götalandsbanan



Slutsats och kommentar

I denna korta studie redovisas prognosticerade beräkningar för Sörmland om förväntade effekter för samhällsutvecklingen i regionen i relation till en byggnation av Götalandsbanan med höghastighetståg. En särskild utblick görs i flera avseenden för Ostlänken som redan kommit in i planeringsfas.

Effekter som redovisas är prognosticerade beräkningar av förväntade effekter som kan uppstå på arbetsmarknaden och med koppling till näringslivsutveckling (arbetstillfällena), ekonomisk tillväxt, befolkningsutveckling, köpkraft och relaterade förutsättningar för planering med inriktning på frågor som rör fastighetsmarknad, handel och service.

Studien är en utveckling av den studie som tidigare presenterats i projektet Tillgänglighet-Tillväxt-Planering (TTP) som genomförts vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping åren 2010-2013. Studien har använt samma underlag som TTP-projektet vilket ger möjlighet till jämförelser med resultaten från det projektet. Underlagen för de restidsförhållanden som används i studien har tagits fram av Vectura (trafikkonsultföretag) och utgår från den offentliga utredning som presenterades av Banverket 2009 om höghastighetsbanor i Sverige. I studien prövas också frågan om hur Sörmland berörs av att en situation kan uppstå under en tid om inte hela Götalandsbanan färdigställs men att Ostlänken är byggd.

Vi kan konstatera att Sörmland i stor utsträckning präglas av sin närhet till framförallt Stockholmsregionen. De norra delarna av Sörmland kan redan idag sägas till stor del vara integrerade i Stockholmsregionens arbetsmarknad. Det innebär också att höghastighetståg inte nödvändigtvis kan förväntas få omfattande betydelse i dessa delar av regionen eftersom höghastighetståg har sin största betydelse som interregionalt transportmedel. Inomregional och lokal kollektivtrafik utformas på ett annat sätt jämfört interregional genom att det regionala centralortssystemet i den funktionella regionen naturligt kopplas ihop. För detta ändamål blir inte höghastighetståg ett effektivt medel.

Detta betyder inte att höghastighetståg och Götalandsbanan skulle ha en begränsad betydelse för Sörmland. Tvärtom kan vi förvänta oss att omkring 2 500 arbetstillfällen kan förväntas tillkomma (årliga genomsnittliga arbetstillfällen) som motsvarar en expansion av den regionala arbetsmarknaden med omkring två procent.

De kommuner som har mest att "vinna" på investeringen i höghastighetsbanor tillhör de kommuner som totalt i en relativ jämförelse kan förväntas tillhöra de mest expansiva även när vi jämför med Östergötland, Jönköpings län och Sjuhäradsregionen (som ingick i TTP-projektet).

Underlagen för trafikering som används i analysen har även inkluderat vad som kan betraktas som anpassade systemlösningar för att matartrafik ska kunna fungera effektivt och för att få realistiska antaganden om hur den nya infrastrukturen kan kopplas till befintlig. Systemeffekterna beror också på hur järnvägsnätet är utformat i övrigt (förutom höghastighetsbanorna) och för Sörmland innebär höghastighetsbanorna även att platser som i övrigt är integrerade i järnvägssystemet drar fördel av kapacitetsförstärkningen i regionen. Av naturliga skäl bestäms integrationseffekter som kopplats till kollektivtrafik till hur trafikeringen utformas. En mer utvecklad beskrivning av trafikeringsunderlaget som används i studien finns i Vecturas rapport (-er) som finns tillgängliga via TTP-projektets hemsida (som refereras i studien).

Utblicken mot betydelsen av att inte hela Götalandsbanan blir färdigställd i ett sammanhang och hur Sörmland kan förväntas påverkas av en begränsning genom att mellersta delen av Götalandsbanan (sträckan Linköping-Borås) inte färdigställs, visar att vi kan förväntas oss en förhållandevis begränsad negativ påverkan av detta för Sörmland. Resultaten förefaller rimliga eftersom Ostlänken, när den färdigställts, kopplar Sörmland starkare till Stockholmsregionen såväl som Östergötland. Detta är också Södermanlands närmaste marknader och det rör sig om stora marknader. Beräkningarna visar att det finns en viss begränsning

med tanke på tillväxten och utvecklingspotentialen för regionen men att den måste sägas vara beskedlig.

Vad som kan ses som en större fråga är sannolikt vilka stationer som till slut kommer att finnas i Sörmland för höghastighetstågen. Ett exempel på en sådan fråga är hur trafiklösningen blir i Nyköping/Skavsta. I beräkningarna som redovisas i studien antas att det finns en station både i Nyköping stad (befintligt läge) och en på Skavsta med anslutning till flygplatsen. En särskild matris för trafikeringen har tagits fram av Vectura för att lösa denna fråga som används i studien med växelvis trafik som ansluter till de två stationerna. Om det blir så att endast en station byggs kommer valet av lokalisering (Nyköping stad eller Skavsta) att få betydelse för både stadsutvecklingen i Nyköping, arbetspendlingsvolymerna och/eller resande till flygplatsen på Skavsta. En relevant fråga är också stationsläget i Vagnhärad. Studien antar att stationen finns enligt Vecturas underlag.

Stationslägesfrågorna blir viktiga eftersom utan station finns heller inte de tillgänglighetsförhållanden som är drivkrafter till regionens utveckling i det perspektiv som anslås i denna studie. Planeringsförutsättningar i övrigt påverkas också av stationslägena med frågor som markanvändning, planering av bostadsområden, arbetsområden, handel och service med mera. I studien presenteras vad som kan sägas vara ”genom-

snittliga” efterfrågestrukturer kopplat till effekterna som relateras till att Götalandsbanan är färdigställd (det vill säga dessa beräkningar beaktar inte övriga trender i samhällsutvecklingen).

Förutsättningarna för dessa beräkningar utgår från att stationer finns i städer och tätorter enligt Vecturas underlag. En god planering kan ge förutsättningar för att

de potentiella tillväxtkrafter som presenteras i studien förstärks, det vill säga att utvecklingen blir bättre är beräknat. Samtidigt kan det omvända hända, det vill säga att den potentiella utvecklingen som prognosticerats inte kommer till stånd på grund av att planeringsförutsättningar inte matchar eller förmår att ta tillvara ”potentialen”.



Källförteckning

Backman M. och Pettersson L. (2013), Götalandsbanan som en bandregion, delstudie i TTP-projektet, <http://hj.se/jibs/naringsliv--samhalle/ttp.html>.

Banverket (2008), Svenska höghastighetsbanor, Rapport 2008-05-30, diarienummer F07-16013/EK10.

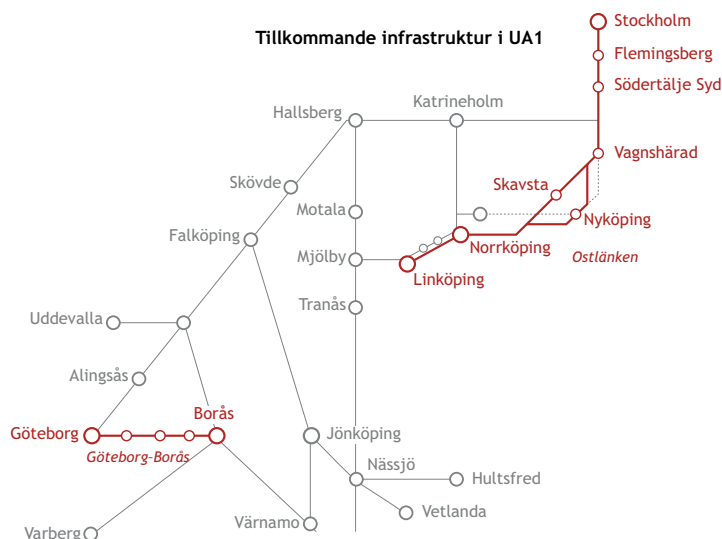
Carlsson, B. (2011), Götalandsbanan : planer, spår och villospår 1845-2010, Hjalmarsson och Högberg bokförlag, ISBN 9789172241404.

Pettersson L. (red.) (2013), Framtidens Götaland –En bandregion för tillväxt och utveckling, huvudrapport i TTP-projektet, <http://hj.se/jibs/naringsliv--samhalle/ttp.html>.

SCB (2014), statistikdatabasen, <http://www.scb.se/sv>.

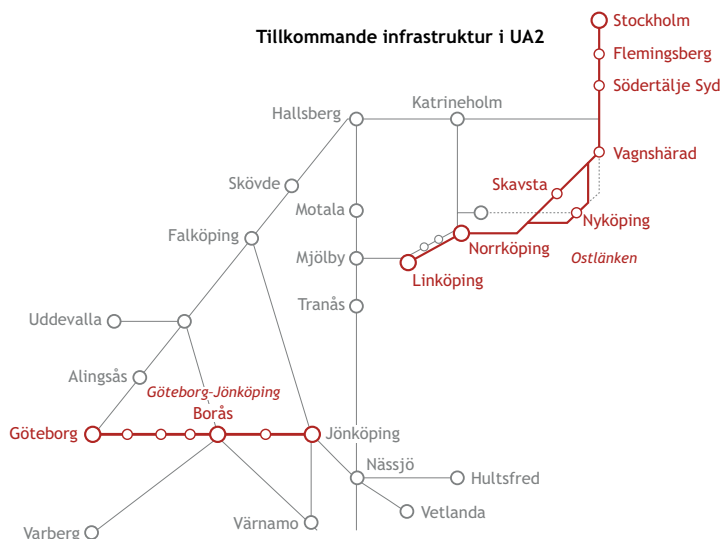
SOU 2009:74 (2009), Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft, Betänkande av Utredningen om höghastighetsbanor, Fritzes, ISBN 978-91-38-23269-9.

Vectura (2013), PM Götalandsbanans trafikering enligt olika scenarion, <http://hj.se/jibs/naringsliv--samhalle/ttp.html>.



Figur A1: Utredningsalternativ 1 (UA1) Ostlänken och Göteborg-Borås

Källa: Vectura (2013), underlag som ingår i TTP-projektet och enligt särskilt beställd upphandling av Regionförbundet Sörmland



Figur A2: Utredningsalternativ 2 (UA2) Ostlänken och Göteborg-Borås, med förstärkt kollektivtrafik mellan Borås och Jönköping, samt anpassade investeringar i Nässjö

Källa: Vectura (2013), underlag som ingår i TTP-projektet och enligt särskilt beställd upphandling av Regionförbundet Sörmland

*Det ska vara enkelt att
förverkliga sina drömmar, ambitioner
och idéer i Sörmland!*

 REGIONFÖRBUNDET
SÖRMLAND

Box 325, 611 27 Nyköping
Besöksadress: Storhusqvarn, Västra Kvarngatan 64
Telefon: 0155 778 90 E-post: info@region.sormland.se
www.region.sormland.se