



# Höghastighetsbanor och regional utveckling



ØRESUNDSINSTITUTTET

**Anders Olshov**

**Adm. direktör Øresundsinstitutet**



VD Anders Olshov



ØRESUNDSINSTITUTTET



Chefredaktör Johan Wessman,  
Job & Magt

## Øresundsinstitutet:

- Oberoende samhällsekonomisk analys
- Bred uppbackning från regionens näringsliv (60 medlemmar) och offentliga sektor (20 medlemmar)
- Indelat i fyra verksamheter: Analys, Förlag, Konferens och kvartalstidskriften Job & Magt

# Definitioner

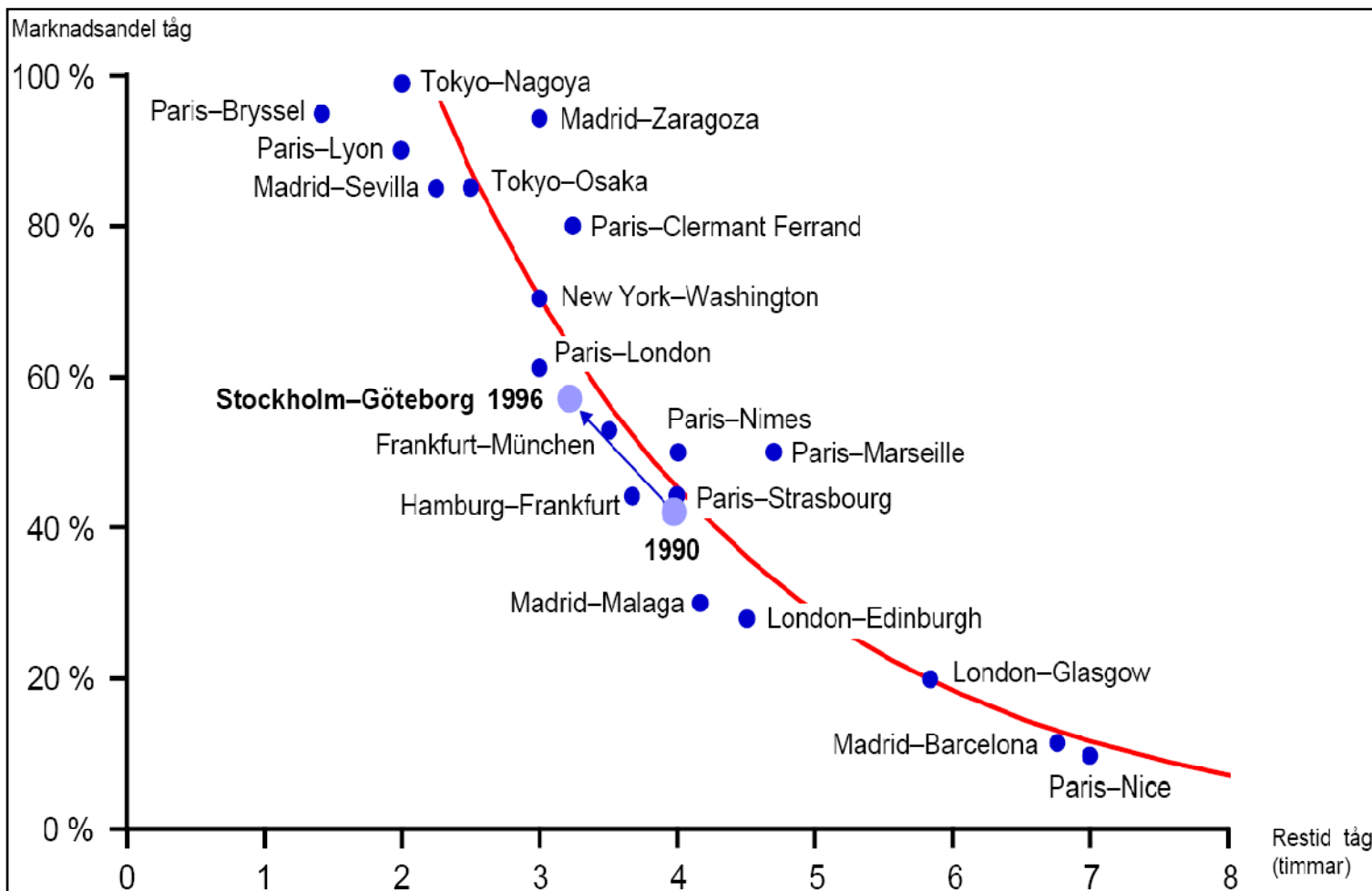
Höghastighetståg:

Medelhastighet på 200-250 km/h mot normalt 120-180 km/h och topphastighet på 250-350 km/h mot normalt 200-250 km/h.

Regioner:

flytande definition – Skåne, Öresundsregionen, Sverige-Danmark, Östersjön, Europa

# Höghastighetståg tar marknadsandelar från flyget, eller hur?





## Schiphol kontra Kastrups flygplats

Ungefär lika stora 1990.

Schiphol blev förbundet med tåg till Leiden, Haag, Rotterdam och Amsterdam Syd 1978, med Amsterdam ringspårana 1986 och med höghastighetståg till Antwerpen 2009. Kastrup blev förbundet med tåg till Köpenhamn 1998 och med Malmö 2000.

2009 hade Schiphol 44,0 och Kastrup 19,6 miljoner passagerare, Schiphol 93 interkontinentala linjer och Kastrup 15. Schiphol är en av Europas fem internationella hubbar tillsammans med Heathrow, Frankfurt, Charles de Gaulle och Madrid.

**Tågutbyggnaden har inneburit en regionförstoring med ökade marknader för Schiphol!**

Vad hade hänt om Folketinget sagt ja till Öresundsförbindelserna 1973? Hade Kastrup då varit en av Europas fem internationella hubbar idag?



# Hade ESS varit möjligt utan Öresundsbron?

ESS är en internationell forskningsanläggning inom materialvetenskap som blir en av världens tre ledande anläggningar inom forskning baserad på neutroner. Sverige och Danmark är värdnationer.

Närheten till Kastrup var en förutsättning för placeringen i Lund.

Det svensk-danska samarbetet var en förutsättning för att anläggningen skulle hamna i Skandinavien.



# Pågatågen omvandlade Skåne

Pågatågen kom 1983 och band ihop Skånes lokalsamhällen till en region.





# Sysselsättningsökning 1993-2007, %/år

ØRESUNDSINSTITUTET

	1993-2000	2001-2007
Sverige	1,20	1,16
Stockholms län	2,36	1,09
V. Götalands län	1,44	1,38
Skåne	1,13	1,51
Skåne inkl. Öresundspendlare	1,15	1,77

Skåne har haft en otroligt stark sysselsättningstillväxt efter bronns öppnande 2000, ca 50% snabbare än Sveriges. Den extra ökningstakten i förhållande till Sverige innebär drygt 20.000 fler jobb.

Beräknat på förädlingsvärdet 660 000 kr/anställd är vinsten 13,2 miljarder SEK/år.

Öresundsbron är förutom en samhällsekonomisk megasuccé fullt amorterad runt 2033 och därefter en lysande kassako för ägarna, den svenska och danska staten.



## Hade Sverige utvecklats utan stambanorna?

Västra stambanan mellan Stockholm och Göteborg invigdes etappvis 1856-1862. Södra stambanan öppnade etappvis mellan Malmö och Falköping 1856-1864.

Under en tid i mitten av 1800-talet gick 70% av statsutgifterna till järnvägsbyggnation. Pengarna lånades och svenska staten fick länge betala räntor till framförallt tyska långgivare.

Men mellan 1870 och 1950 växte Sveriges BNP snabbare än i övriga industriländer:  
1870-1913 med 2,0% mot snittet 1,4%  
1913-1950 med 2,3% mot snittet 1,2%.



## Samhällsekonomiska förutsättningar för höghastighetståg enligt KTH och Banverket

- KTH har uppdaterat kalkyler från 2003 och menar att Europa-korridoren är en samhällsekonomiskt mycket lönsam investering.
- Banverket betonar att det finns stora osäkerheter:
  - noggrann anläggningkalkyl saknas
  - förutsättningar, prognosmodeller och effekter kan diskuteras

# Är höghastighetståg samhällsekonomiskt lönsamt?

1. Höghastighetstågens samhällsekonomiska effekter är svårbedömda och beroende av priset på miljö, liv bränsle och bränsleskatter. Det är snarare en politisk än en ekonomisk bedömning om det skall investeras i höghastighetståg. Sker satsningen enbart mellan Stockholm-Göteborg-Jönköping-Skåne och ej norrut är sannolikheten för lönsamhet god. Andra investeringar i och mellan storstadsregioner har visat på större dynamiska effekter än prognostiserats.



Tiden för och strategin bakom satsningen är central. Frankrike har nått vinster inte internt, men p.g.a. export av tåg som följd av att landet tidigt satsade på TGV.

# Även om höghastighetståg är samhällsekonomiskt lönsamma kan det finnas skäl att avvakta

Andra projekt kan vara mer samhällsekonomiskt lönsamma:

1. Kollektivtrafiksatsningar gör störst nytta i storstadsregionerna där det finns mycket humankapital. (83% av antalet kollektivtrafikresor i Sverige och 70% av personkilometer per år sker i de tre storstadslänen.)
2. Citybanan och Förbifart Stockholm väster om Stockholm, Västlänken i Göteborg och HH-förbindelsen är sannolikt mer samhällsekonomiskt lönsamma och mindre riskabla projekt än höghastighetstågen, vars lönsamhet till stor del är avhängigt bränslepriset och skatten på bränsle.

# Storstadsregionernas ekonomiska betydelse i Sverige-Danmark

	Andel av befolkningen i Sverige-Danmark, %	Andel av BNP i Sverige-Danmark, %
Öresundsregionen	25,0	26,1
Stockholm-Uppsala-Sörmland	17,4	20,1
Västra Götaland	10,6	9,9
<b>Totalt</b>	<b>53,0</b>	<b>56,1</b>

Storstadsregionerna är beroende av:

1. att trafiken in och ut till centralorterna flyter så att humankapitalet slipper miljöbelastande köer (tidsförluster).

2. att kommunicera med omvärlden (informations- och affärsutbyte med nära omlandet och andra storstadsregioner) via t.ex. internet och möten.

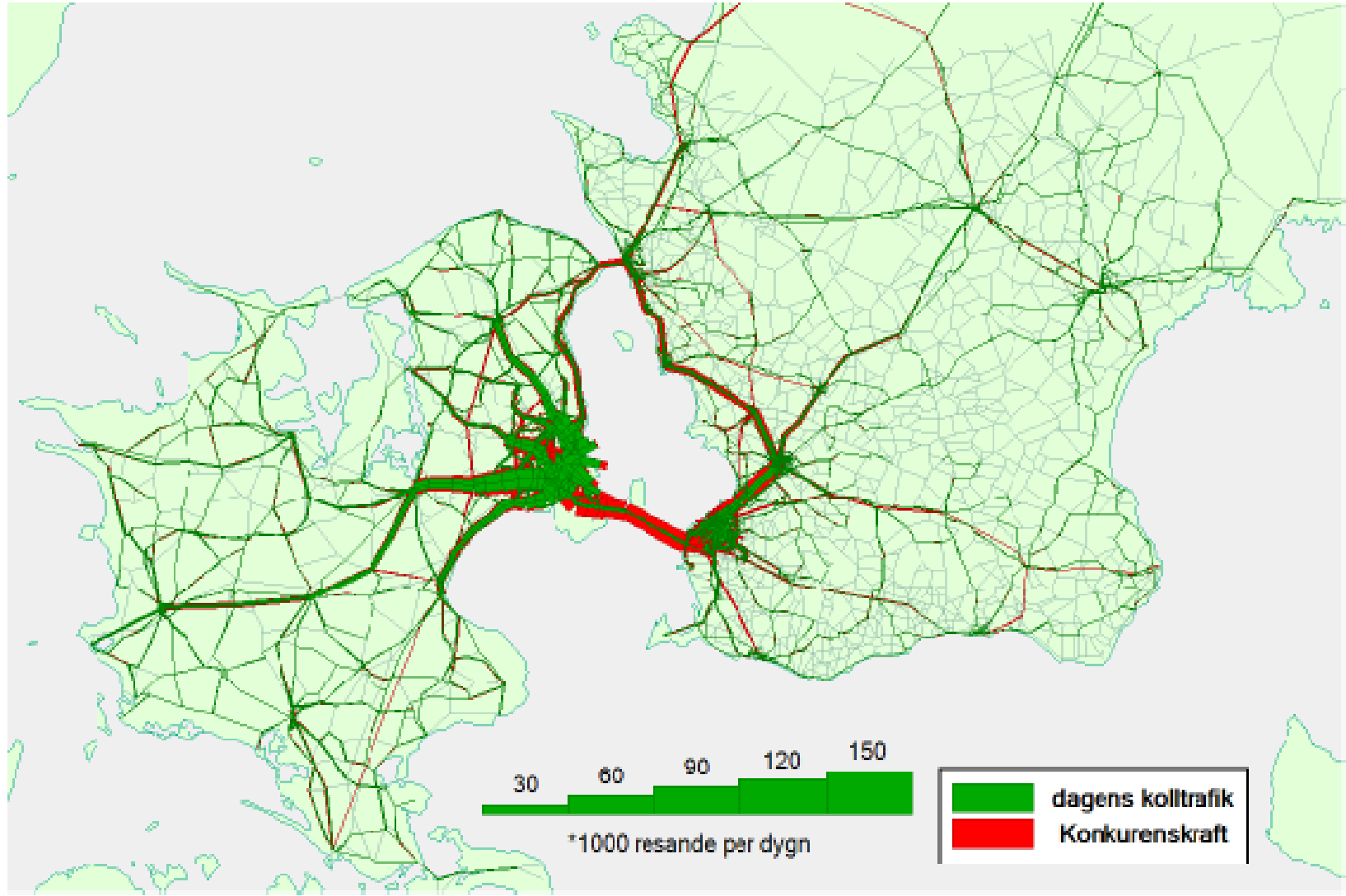


# Antalet tågresenärer per dag 2007: Storstäderna har flest resenärer

1. Stockholm C	166.000
2. Nørreport København	102.000
3. København H	89.000
4. Malmö C	52.000
5. Göteborg C	38.000
7. Lund C	28.000

I december 2010 öppnar Citytunneln. Skånetrafikens mål är att antalet kollektivresor ska fördubblas i Skåne till 2020.

# Resande med kollektivtrafik i Öresundsregionen: Stark koncentration till centrum. Nordvästra Skåne kan knytas närmare Köpenhamn



# Fehmarn Bält-förbindelsen invigs 2018





# Vetenskapskorridor Öresund-Hamburg skapas med 8 miljoner invånare för 100 mdr.

Femern Bältförbindelsen 42 mia DKK=ca 60 mdr SEK

ESS, Lund 14 mdr SEK

Max IV, Lund 2,6 mdr SEK

XFEL, Hamburg 11 mdr SEK

Petra III, Hamburg 2,2 mdr SEK

Tåg Köpenhamn-Ringsted ca 10 mdr SEK

För Öresundsregionens och Sveriges del blir snabbtåg mot Hamburg en central framgångsfaktor. Möjlighet att koppla på det europeiska höghastighetsnätet.



## Slutsatser

Vinsterna av infrastruktursatsningar i befolkningsrika områden är ofta större än prognostiserat, t.ex. För Öresundsbron och Citytunneln i Malmö. Citybanan och Förbifart Stockholm väster om Stockholm, Västlänken i Göteborg och HH-förbindelsen är sannolikt samhällsekonomiskt mycket lönsamma projekt.

Höghastighetståg är dyrt och de samhällsekonomiska effekterna är svårbedömda. Politiskt talar mycket för att Götalandsbanan och Europakorridoren bör byggas. Fördelarna med att kopplas på det europeiska höghastighetsnätet skall inte underskattas. Om norra Sverige kräver liknande utbyggnad kan den samhällsekonomiska effekten bli negativ.



ØRESUNDSINSTITUTTET

## **Mer information:**

[www.oresundsinstituttet.org](http://www.oresundsinstituttet.org)

[anders.olshov@oresundsinstituttet.org](mailto:anders.olshov@oresundsinstituttet.org)

Mobil: +46 733 336660