

# BYGGSTART SVERIGE





# EN NY STAMBANA

Alla är överens om att Sveriges infrastruktur behöver rustas för framtiden. Inte minst i Skåne, som dras med flaskhalsar försenade tåg och andra störningar. Men även på det nationella planet är utmaningarna många. Det förslag som löser flest av dem, och därmed skapar mest nytta för samhället, är en ny stambana för höghastighetståg.

Stambanans styrka finns i dess namn: en *stam*, en bärare av det framtida Sverige.

Att satsa på en höghastighetsjärnväg mellan Stockholm, Malmö och Göteborg skulle bli den största samhällsinvesteringen på 150 år. Effekterna kan bli lika stora som när de första tågen kom – för just 150 år sedan.

Därför behövs en ny stambana.

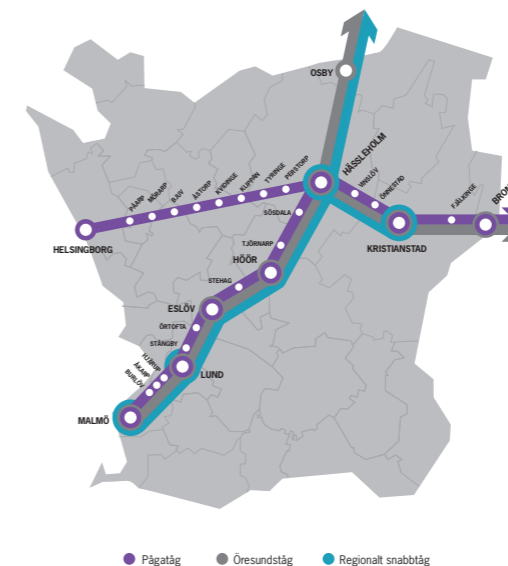
# FÖR FLER JOBB OCH HÖGRE **KOMPETENS**

Med en ny stambana på plats kommer vi att märka hur orten vi bor på växer och utvecklas. Även om den inte ligger i direkt anslutning till järnvägen. Duktiga människor kommer att hitta rätt arbetsgivare och ambitiösa arbetsgivare kommer att hitta rätt kompetens. Det kommer att bli mer bekvämt att pendla – ända från hemmet, med goda bussanslutningar, pendlarparkeringar och cykelbanor.

ESLÖV	
2016	2035
36	22

LUND	
2016	2035
53	124
02	

MALMÖ	
2016	2035
53	124
02	



KRISTIANSTAD	
2016	2035
11	11
01	

HÄSSLEHOLM	
2016	2035
12	22
02	

HÖÖR	
2016	2035
24	22

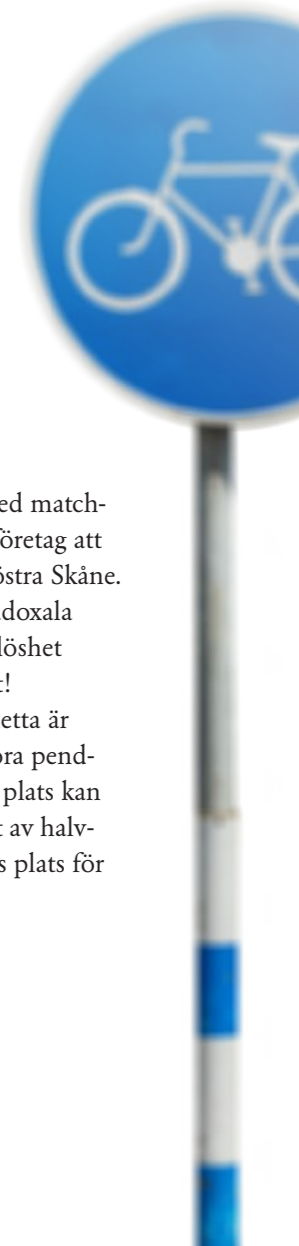
◀ **Turtäthet:** Jämförelse av regiontrafikens turtäthet 2016 och 2035

Skåne har en stor inneboende kapacitet när det gäller kompetens och arbetskraft, men i dagsläget är den både outnyttjad och svår att nå. Något som kan lösas med bättre pendlingsmöjligheter för fler. Skåningen pendlar redan mer än de flesta, ett mönster som fortsätter att utvecklas i takt med att vi blir allt fler. Men till skillnad från många andra går skåningars jobbresor i hög grad över kommungränserna. De lokala arbetsmarknaderna blir allt färre och människor arbetspendlar allt längre.

Majoriteten av pendlingsstråken är knutna till Skånes västra del, medan interaktionen i öst, och mellan öst och väst, är låg. Det här har

skapat en tudelad arbetsmarknad med matchningsproblem och en svårighet för företag att etablera kontor och verksamheter i östra Skåne. Något som i sin tur lett till den paradoxala effekten att regionen har hög arbetslöshet – trots stor efterfrågan på arbetskraft!

Ett konkret sätt att få bukt med detta är kortare restider, framförallt på de stora pendlingssträckorna. Med stambanan på plats kan pendlingstiden på vissa sträckor rent av halveras, inte minst genom att det frigörs plats för snabba pendeltåg på befintliga spår.



# STÄDER BLIR STADSDELAR



Väl i bruk kommer vi att vänja oss vid snabbare regionaltåg, tätare avgångar och smidiga resor till och från stationen. Det kommer att märkas i Skåne och det kommer att märkas i regionerna runtomkring. Avstånd upphör att vara hinder. Med den nya stambanan blir städer till stadsdelar.

Stambanan är mycket mer än själva stambanan. Den är en ryggrad som kopplar ihop Skånes olika delar med varandra. Direkt, men också indirekt.

Såväl nya knutpunkter som nya sträckningar kommer att uppstå i samband med en höghastighetsjärnväg genom Skåne. Med restider som liknar de inom Stockholm och Göteborg blir villkoren för de skånska pendlarna bättre än vad de är idag. Samtidigt som smärtgränsen för vad som anses vara okej pendlingsavstånd vidgas påtagligt.

# FÖR MER PLATS PÅ FLER SPÅR

En ny stambana ger plats för fler tåg på spåren. På vissa sträckor kommer dessa att gå snabbt. På andra väldigt ofta. Tåget kommer i tid och avgår i tid. Våra restider blir kortare och vardagspusslet lite lättare.

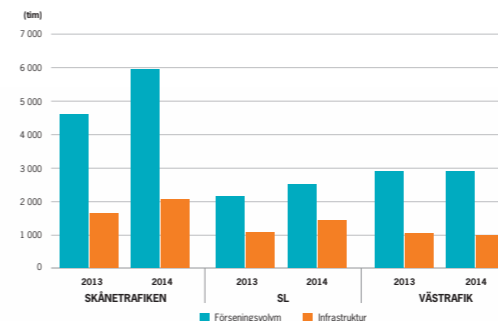
26 procent av Sveriges befolkning bor redan i Sydsverige – och antalet invånare fortsätter att öka kraftigt. Särskilt i Skåne.

Något som inte återspeglas i dess infrastruktur.

Stambanan kommer inte att lösa detta som i ett trollslag. Men den kommer att sätta igång en rad dominolikhande åtgärder som alla är kopplade till bättre regional kollektivtrafik. På

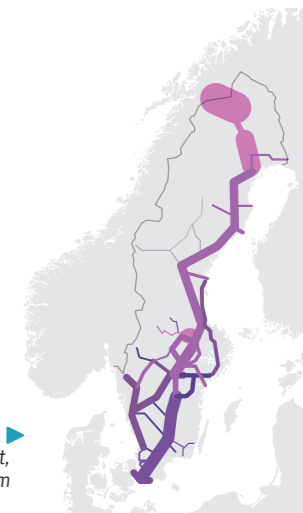
befintliga spår kan trafiken utökas, tidtabeller utvecklas och punktligheten säkerställas. Något som innebär att fler orter längs stambanan får bättre resmöjligheter – vilket i sin tur bidrar till ökad attraktivitet, med positiva effekter för såväl markvärde och bostadsbyggande som arbetsmarknad och näringsliv.

Med stambanan som ryggrad kommer nya sidobanor och fler knutpunkter att uppstå – och borge för det finmaskiga kollektivtrafiknät som



◀ **Störningsvolym:** Jämförelse av förseningsvolym för Skånetrafiken, SL och Västtrafik 2013-2014.

▶ **Nationell och europeisk flaskhals:** Sveriges export, tjocklek symboliserar volym och färgintensitet värde

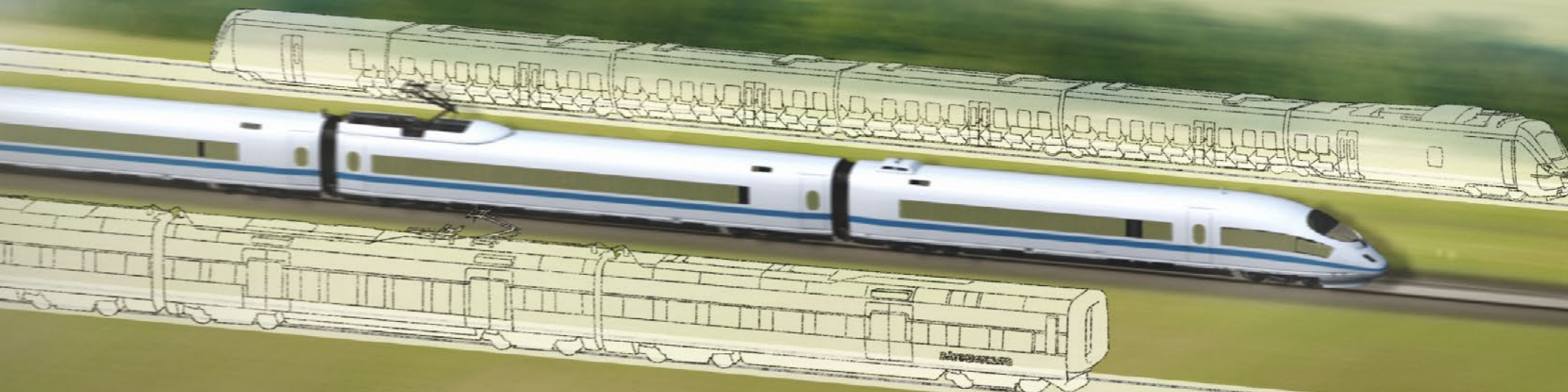


är precis vad Skåne behöver för att bygga vidare på – och få maximal utdelning av – sin flerkärniga ortstruktur.

Kapacitetsbristen märks såklart även bortom persontrafiken. Begreppet "flaskhals" är ofta använt, men kan inte nog upprepas när det gäller

godstrafiken. För ett exportberoende land med Skåne som viktigaste transportnav är stambanan en nationell angelägenhet. Inte minst med tanke på Sveriges roll i TEN-T-nätverket.

God infrastruktur höjer kapaciteten, sänker transportkostnader, ökar tillförlitligheten och förkortar restider. Det gäller lika mycket för gods- som för persontransporter. Skillnaden ligger i hur mycket varje container, varje vagn, varje tråg gör för den svenska ekonomin.



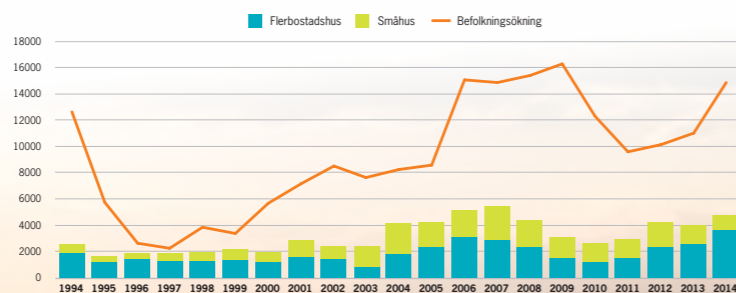
# FÖR TILLVÄXT OCH ORTSUTVECKLING

Värdet av den avkastning som skapats genom de befintliga stambanorna – för lokala och regionala ekonomier, för industrin, för exporten och för samhällsutvecklingen – är närmast oskattbart. Längs dem har städer uppstått, näringar utvecklats och miljoner människor funnit sina hem. Med den nya stambanan skrivs ett nytt kapitel, med liknande möjligheter.

Skånes ortstruktur, med många självständiga orter som var och en kan bidra till regional tillväxt, är unik bland Sveriges storstadsregioner och en av våra största styrkor. Men det ställer också krav på ett finmaskigt nät av infrastruktur som binder samman platserna med varandra.

I samband med att avstånden mentalt krymper – mellan de större städerna, men också till orter och i områden som idag saknar pendlingsflöden – kan det i framtiden uppstå helt nya mönster. Dessutom får orter utanför städerna

möjlighet att utvecklas där vi kan jobba på ett ställe, bo på ett annat – och trivas på båda. En mer spridd befolkningsutveckling kan stimulera till bostadsbyggande på platser där det tidigare varit svårt. Marknaden kan sättas i rörelse genom nyproduktion, men också via flyttkedjor.

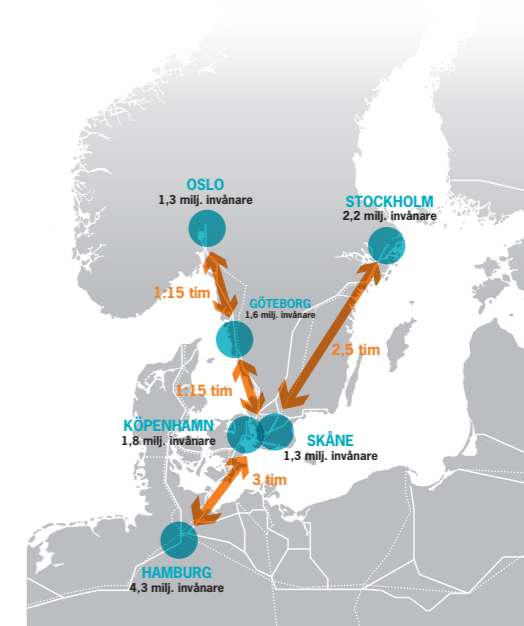


Totalt bostadsbyggande och befolkningsutveckling i Skåne 1990-2013

Det är viktigt att se stambanans effekter ur ett större perspektiv. Utan Copenhagen Airport skulle det vara betydligt mindre attraktivt för större, internationella företag att placera kontor i Skåne och Södra Sverige. Kopplingen till flygplatsen är både tät och viktig. Från ett hotell vid station Hyllie tar det mindre än halva tiden att resa till Copenhagen Airport jämfört med att bo i Köpenhamn och många företag nämner just denna tillgänglighet som en avgörande faktor för sin etablering i regionen.

Södra Sveriges internationella tillgänglighet vidgas avsevärt med ny stambana och en fast förbindelse över Fehmarn bält.

En ny stambana krymper även avståndet mellan tanke och handling. Något som spelar stor roll för Skåne som kunskapsregion och innovationsplats; en idé som föds på Chalmers kan samma dag testas och få liv vid ESS i Lund som, tillsammans med MAX IV, är en av de största och mest högprioriterade forskningsanläggningarna i Europa. En infrastruktur som kopplar samman lärosäten och tillgängliggör dessa anläggningar är en central faktor för Sveriges framtida innovationskraft.



Ett strategiskt läge: Avstånden krymper när Norden och norra Europa knyts ihop.



Att bygga för framtiden kostar. Men inte lika mycket som att låta bli. Effekterna av att försöka fortsätta utveckla Sverige med befintlig infrastruktur är försenade Öresundståg, förlorade förtroenden och fortsatt långa avbrott längs spåren. Sådant skapar kostnader – samtidigt som intäkter uteblir. Varje dag. Året om.

Att bygga något som ger mer utrymme och bättre kapacitet i flera generationer, det är att investera. En investering som kan ge avkastning i 150 år.

Därför behövs en ny stambana.

