

Till statsrådet
Infrastruktur- och bostadsminister
Andreas Carlson
Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
103 33 STOCKHOLM

i.registrator@regeringskansliet.se

Bäste Andreas,

Sedan många år samverkar våra handelskammare kring frågan om hur svensk järnväg kan bidra med tillväxt för näringslivet. Vi verkar i regioner med viktiga städer som Linköping, Norrköping, Jönköping, Göteborg och Malmö som representerar 60 % av svenska exportvärden.

Vi delar synen att pendling är det som är mest tillväxt drivande för samhälle och näringsliv och även att förutsättningarna för gods på järnväg behöver stärkas. Detta är de avgörande skälen till att vi står bakom en ny svensk stambana som förenar de svenska storstadsregionerna.

I bilagan tar vi upp ett antal utmaningar som svensk transportpolitik behöver möta kommande decennier.

Mot denna bakgrund väckte därför regeringens besked i december en del frågor och vi önskar få tillfälle att träffas för en diskussion kring hur järnvägen skall utvecklas framöver.

Med vänliga hälsningar

Jönköping, Malmö, Göteborg och Linköping den 18 januari 2023

Annika Cederfeldt Jiveby, näringspolitisk chef
Handelskammaren Jönköpings län

Stephan Mùchler, VD
Sydsvenska Handelskammaren

Johan Trouvé, VD
Västsvenska Handelskammaren

Simon Helmér, VD
Östsvenska Handelskammaren

Bilaga

Utmaningar för svensk järnväg

Målsättningar och målkonflikter

1. Kapacitet avgör hastighet och skapar ny pendling

Diskussionen om nya stambana har dominerats av diskussionen kring hur snabbt själva tågen skall färdas. Visserligen är tiden en viktig faktor för pendling. Men för passagerare är det ställtider och totala restider som avgör.

Det viktiga övergripande syftet med nya stambanor har därför alltid varit ökad kapacitet, så att fler tåg kan erbjudas och tidtabeller kan designas så att passagerare med minimal egen planeringstid och ställtid kan nå sina destinationer.

Idag är tågtrafiken i Sverige vid sitt kapacitetstak och det innebär att om inga nya spår tillkommer, så måste utrymme på spåren hanteras genom färre avgångar totalt sett. Idag har så kallad rikstrafik företräde och utan nya spår kommer pendling och gods att prioriteras ner.

Vi ser detta som ett hot mot kompetensförsörjningen och mot samhällsekonominns förmåga att skapa matchning på arbetsmarknaden. I svensk kontext är detta ett helt centralt problem för tillväxt. Detta är också skälet till att citynära stationer är ett måste för nya spår.

För Godstrafiken innebär avsaknad av nya spår en konkurrenssituation om plats på spåren. Det är inte realistiskt att öka mängden gods på spåren om ny kapacitet inte tillkommer.

Om man i stället satsar på nya stambana som förbinder städerna, så skapas möjlighet för expansion av tågtrafiken, men det skapar också nya pendlingsomland. Med hög turtäthet och efterfrågeanpassade tidtabeller kommer pendlingsmönster på betydligt längre geografiska avstånd än idag skapas.

2. Internationaliseringen av järnvägen kräver ny kapacitet för svensk medverkan

Tyskland och Danmark bygger nu upp en ny vision för tågtrafik – TEE Trans European Express 2.0. här skall nya satsningar och planering utifrån resmönster skapa nya relationer och nya tidtabeller. Enbart Danmark och Tyskland har avsatt 1000 miljarder svenska kronor till detta avseende järnvägen. Fehmarnförbindelsen är för Nordens del en avgörande investering för att kunna medverka.

Utan en ny stambana och utan satsningar på genomgående kapacitet norr om Lund, så kommer svenska möjligheter att medverka och dra nytta av den nya tillgänglighet som nu skapas att begränsas till Malmöregionen.

Det är viktigt att påpeka att Fehmarnförbindelsen väntas ge upphov till nya logistiklösningar. När norra Europa förtätas och blir tillgängligt 24/7 kommer beslut om tillverkning, sammansättning och distribution att successivt omprövas under 30-talet. Skall satsningar med relevans för järnvägstrafik kunna ha svensk bas behöver ny kapacitet skapas. Valet att erbjuda svenska alternativ träffas nu under första halvan av 20-talet. Genom Fehmarn Belt Business Council har våra handelskammare medverkat i arbetet med Fehmarnförbindelsen sedan 2007.

Trafikverket, Banedanmark och Vejdirektoratet har nyligen genomfört ett gemensamt arbete med regionerna och även Handelskammaren. Detta ledde till förslagen om att satsa på kringinvesteringar vid Öresundsbron, vilket nu sker och helt finansieras genom konsortiet. Dessa satsningar innebär att det avseende gods skapas betydande ny kapacitet. Kompletterat med ytterligare satsningar på HH och eller Metro vid Öresund gör att de enda flaskhalsarna för internationella godståg nu är de svenska stambanorna.

Organisation och budget

1. Långsiktiga planer kräver samförstånd

Sverige arbetar med nationella planer som sträcker sig över tre riksdagar, sammanlagt tolv år. Planerna är politiska målsättningar och inte ekonomiskt bindande avtal. Men skall arbetet ge mening så måste en nationell plan i huvudsak ha en hållbarhet på åtminstone ett antal år. Därför är samförstånd värt att eftersträva. Nya stambanor som helhet låg inte i den senaste nationella planen. Däremot uppfattade vi konsensus kring tre stora projekt och att – utan konkret allokering – arbeta vidare med att finna en lösning på sammanlänkning.

Av detta återstår nu Ostlänken, som ligger närmast i tid. Göteborg-Borås, Sveriges tredje största pendelstråk där tågets marknadsandel är en procent, har pausats och Lund-Hässleholm avslutats.

Både övrig infrastruktur, reseplanering och bostadsplanering har dessa satsningar som fundament i regioner och kommuner. Vi ser en stor utmaning i om detta samförstånd nu bryts.

2. Förseningar innebär fördyringar

I regeringens beslut i december var en uttalad ambition att spara resurser. Konkret avslutas nu ett stort projekt värt knappt 16 miljarder i Skåne, vilket är hälften av den nationella planens samtliga satsningar i länet. I övriga två projekt två skall besparingar göras.

Vi vill påpeka att det i dagens inflatoriska miljö är mycket svårt att demonstrera att omdisponeringar verkligen är kostnadssänkande. Kapaciteten att utföra arbeten påverkas också av att projekt skjuts upp på obestämd tid.

I fallet med Lund-Hässleholm där arbetet nu avvecklas, så återstartas allt planeringsarbete. Med de ledtider som finns är det svårt att se hur det skall finnas kapacitet på plats i början av 2030-talet då etableringsmönster för Fehmarn börjar sätta sig.