

SYDOSTPAKETET

- JÄRNVÄGSSATSNINGAR FÖR ÖKAD TILLVÄXT

Önskvärda järnvägssatsningar i
Kalmar, Kronoberg och Blekinge län
under planeringsperioden 2022–2033



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse



Handelskammaren

I sydsvenska företags intresse

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren är en privat organisation som arbetar i sydsvenska företags intresse. Vi påverkar företagens villkor genom bland annat utveckling av infrastruktur och utbildningssystem. Vi stöder affärer genom service inom internationell handel och olika utbildningar. Vi sammanför företag i olika nätverk och på våra många möten. Handelskammaren har drygt 2 500 medlemsföretag och finns i Skåne, Blekinge, Kalmar, Kronobergs och södra Hallands län.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Betydelsen av infrastruktur för Sveriges ekonomi och regioner	6
Stora variationer i de nationella planerna	6
Eftersatta transportnät försvårar för arbetsmarknadsintegrationen	8
Infrastruktur som policyverktyg	9
Järnvägen som pulsåder i Sydost	11
Förkortad pendling och större arbetsmarknadsregioner	11
Effektiv anslutning till ett uppgraderat stambanenät	12
Ökad konkurrenskraft med förbättrad och förenklad godstrafik	13
Slutsats och rekommendation	14
Appendix	15
Regionen Sydost	15
Tre prioriterade infrastruktursatsningar i Sydost	15
Grov kostnadsuppskattning av projekten	18
Referenser	19

SYDOSTPAKETET

- JÄRNVÄGSSATSNINGAR FÖR ÖKAD TILLVÄXT

Sydost är som en sammanfattning av Sverige. Här finns storslagen natur och ett kulturliv med långa rötter. En tidig bildningstradition har nu blivit moderna universitet. Och här finns en bred kontakt med omvärlden. Kanske märks det allra mest i våra många internationella företag. Våra län leder exporten per invånare och därmed har ingen annan del av Sverige så bred kontakt med internationell varuhandel. Därför drabbades också vår del av Sverige mycket hårt av finanskrisen. Men de sista åren har tillväxten tagit fart. De större städerna växer tvåsiffrigt och skapar nya jobb.

Ändå saknar regionen **två viktiga verktyg** som många andra delar av Sverige har:

- I Sydost har arbetsmarknaderna inte förstörats på flera decennier eftersom infrastrukturen inte har utvecklats.
- I Sydost saknas stambanenät och regionen kommer inte att direkt anslutas till nya stambanor.

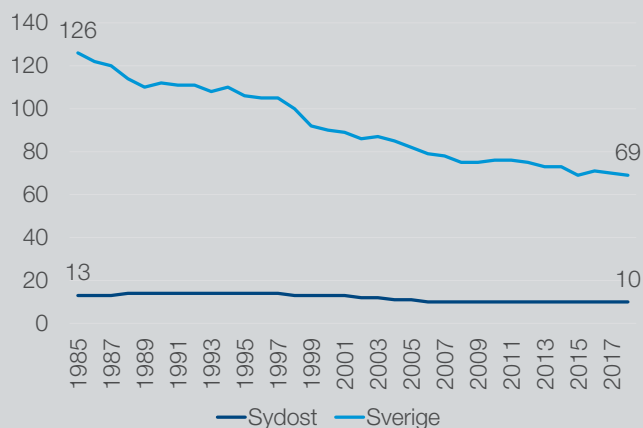
Med satsningar på att bygga samman lokala arbetsmarknader och genom att koppla upp regionen på nuvarande och framtida stambana kan Sydost utvecklas och bidra starkt till svensk tillväxt och utveckling.

Arbetsmarknadsförstoring skapar tillväxt

Historiskt sett har infrastrukturinvesteringar ofta använts som en mekanism för ökad sysselsättning i landet och som ett policyverktyg för ekonomisk återhämtning och ökad regional tillväxt. I Sverige har fokus lagts på ökad mobilitet och regionförstoring som ett medel för att uppnå ökad produktivitetstill-

växt och ofta används antalet lokala arbetsmarknader som måttstock för i vilken takt regionförstoringen sker. Trots dessa intentioner är de regionala skillnaderna fortfarande stora med i stort sett oförändrade arbetsmarknadsregioner i Blekinge, Kronoberg och Kalmar län under de senaste 30 åren. Det innebär att det i Sydöstra Sverige finns en outnyttjad potential som kan uppnås om infrastrukturinvesteringar görs så att arbetsmarknadsförstoring sker.

Utveckling i antal lokala arbetsmarknader i Sverige och Sydost sedan 1985

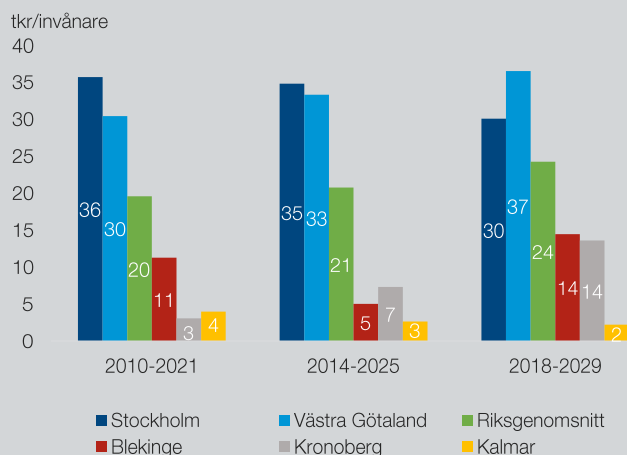


Decennier med lägst investeringar – trots tydliga vinster

I Sverige investeras 0,8 procent av BNP varje år på väg och järnväg. Majoriteten utgörs av offentliga transportinvesteringar som är skattefinansierade via Trafikverket. I de tre senaste nationella planerna, med en sammanlagd planeringsperiod på nästan tjugo år, har Kronoberg, Blekinge och Kalmar län tilldelats mycket låga investeringsnivåer jämfört med riksgenomsnittet i både absoluta och relativa termer.



Planerad investering per invånare



Det kan inte vara rimligt att samma del av landet lämnas utan satsningar år efter år. I synnerhet inte som det finns väl prioriterade och tydliga satsningar med klara samhällsvinster att hämta.

Men genom satsningar i Sydost på nivåer som riksgenomsnittet kan regionen skapa tillväxt.

Tre regionala områden med tillhörande fyra infrastrukturobjekt lyfts fram som avgörande för att skapa en mer integrerad arbetsmarknadsregion i Sydost. Både inom och mellan de tre länen:

- Satsningar på **Kust-till-Kustbanan** kan få Växjö och Kalmar/Karlskrona att växa samman.
- Satsningar på **Blekinge kustbana** kan generera att Blekinge växer samman och ger tillgång till stambanorna.
- Satsningar på **Stångådsbanan** och **Tjustbanan** skapar arbetsmarknadsförstoring i Kalmar län.

Mer detaljerade beskrivningar av de olika projekten och dess kostnader återfinns i *Appendix*.

Sydöstra Sverige har näringslivet, råvarorna, verksamheterna, utbildningarna och tillväxtpotentialen. Nu behöver vi addera närhet inom regionen och tillgänglighet till övriga Sverige och till världen.

De statliga satsningarna på infrastruktur i regionen har varit mindre än på andra håll. Det är inte demokratiskt rimligt i längden. Men framför allt behövs investeringarna för att de kan ge hävstång för en exportregion med stor potential. För hela Sveriges bästa.

Stephan Mächler
vd
Sydsvenska Industri- och
Handelskammaren

Lennarth Förberg
Regionstyrelsens
ordförande
Region Blekinge

Angelica Katsanidou
Regionstyrelsens
ordförande
Region Kalmar län

Mikael Johansson
Regionstyrelsens
ordförande
Region Kronoberg

Betydelsen av infrastruktur

...för Sveriges ekonomi och regioner

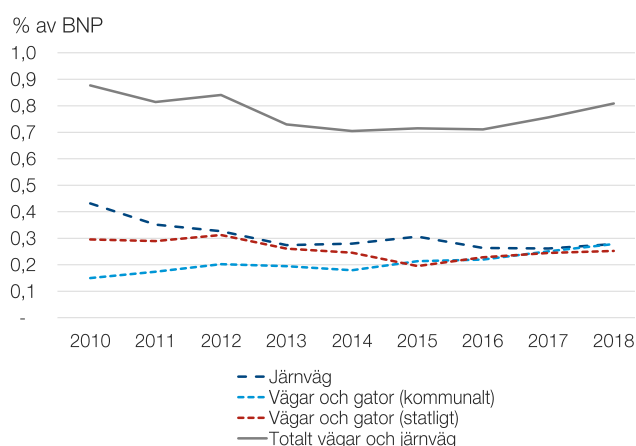
Infrastruktur och transporter förbinder geografiskt åtskilda områden och förbättrar ekonomiska förhållanden över hela världen – både mellan och inom länder. Ökad tillgänglighet resulterar ofta i högre produktivitet och tillväxt.

Avstånd, närhet och tid är viktiga komponenter när vi talar om Sveriges regioner och den geografiska spelplan de formar. Ju kortare geografiskt avstånd, desto bättre förutsättningar för många och täta kontaktytor mellan företag och individer. Och med större kontaktytor, så kallade lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner), ökar sannolikhet för företag att hitta rätt kompetens, utbyta kunskap, och forma konkurrenskraftiga affärsnätverk och innovativa kompetenser i lokala kluster eller större områden.

Stora variationer i de nationella planerna

I Sverige investeras ca 0,8 procent av BNP (motsvarar ca 40 miljarder 2018) varje år på väg och järnväg (bild 1). Majoriteten av dessa är offentliga transportinvesteringar skattefinansierade via Trafikverket. Den planerade fördelningen av de svenska infrastruktur-satsningarna är dock allt annat än jämlik. I de tre senaste nationella planerna, med en sammanlagd planeringsperiod på nästan 20 år, har Kronoberg, Blekinge och Kalmar län tilldelats mycket låga investeringsnivåer jämfört med riksgenomsnittet i både absoluta och relativa termer.

Bild 1. Årlig investering på väg och järnväg (procent av BNP)

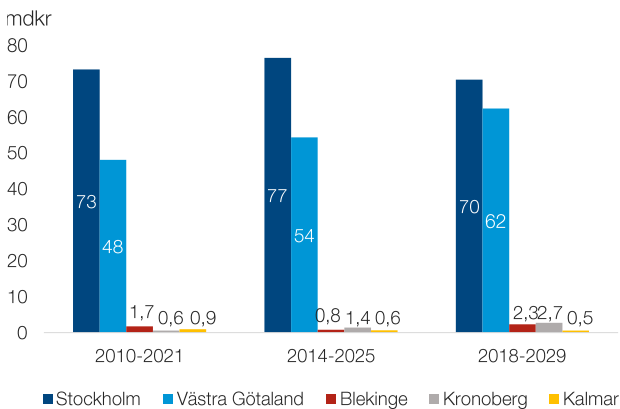


Not: Egna beräkningar med data från Trafikanalys och SCB, löpande priser. Alla investeringar i järnväg administreras av Trafikverket.

I nuvarande Nationell plan beräknas Stockholm och Västra Götaland tillsammans få 133 miljarder i regionala investeringar, mer än 50 procent av de totalt 248 miljarder som avsatts till regionala investeringar för hela Sverige under planeringsperioden.¹ Regionerna i Sydost beräknas samtidigt få dela på 5,6 miljarder, motsvarande dryga 2 procent av total regional budget (bild 2). I fördelningen mellan väg och järnväg är det väginvesteringar som hittills stått som vinnare.

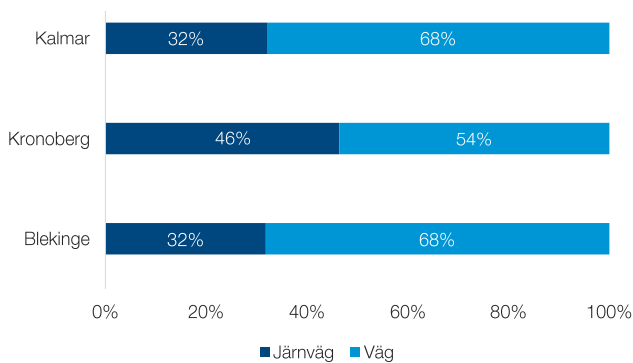
¹) För mer detaljer kring den totala regionala investeringsprojekten se Sydsvenska Handelskammarens analys (pågående arbete)

Bild 2. Regionala investeringar från de tre senaste nationella planerna



Not: Inkluderar endast regionala projekt (total objekt-kostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram) i Trafikverkets nationella planer. Alla belopp omräknade till 2017 års fasta priser.

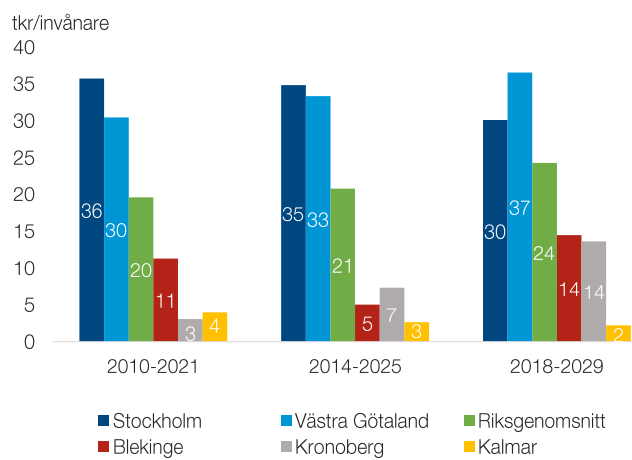
Bild 3. Fördelning av investeringar från de tre senaste nationella planerna



Not: Medelvärde av tre nationella planer med total tidsplan 2010–2029. Inkluderar endast regionala projekt (total objekt-kostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram) i Trafikverkets nationella planer. Alla uträkningar baserade på belopp i nationell plan omräknade till 2017 års fasta priser.

Den ojämna fördelningen till Stockholm och Västra Götaland skulle eventuellt kunna motiveras med argument om att de är folktäta regioner och därav behöver en högre nominell investering. Vi har därför valt att även göra en relativ jämförelse där investeringar per invånare analyseras, men även här ser vi att regionalsatsningarna fortsatt är allt annat än jämnt fördelade (bild 4). Av de tre Sydostregionerna har Kalmar län i den nuvarande nationella planen endast anslagits satsningar motsvarande ett värde på 2 226 kronor per invånare – nästan elva gånger lägre än Riksgenomsnittet på 24 282 kronor per invånare. Kronoberg och Blekinge län ligger i sin tur på en nivå över Kalmar län i den senaste planen, men fortfarande långt under riksgenomsnittet.

Bild 4. Planerade regionala investeringar från de tre senaste nationella planerna



Not: Inkluderar endast regionala projekt (total objekt-kostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram) i Trafikverkets nationella planer. Alla belopp omräknade till 2017 års fasta priser.

Om vi dessutom tittar på skillnaderna över en längre tidsperiod – de tre senaste nationella planerna, vilket motsvarar nästan 20 år – ser vi också att skillnaderna är bestående. För tidsperioden 2010–2029 är det svenska riskgenomsnittet på 21 544 kronor per invånare betydligt högre än Sydostregionens planerade investeringsnivåer på 10 270 kronor/invånare i Blekinge, 8 009 i Kronoberg och 2 957 i Kalmar län.² Detta motsvarar investeringsnivåer som varit konstant mellan två till sju gånger lägre än riksgenomsnittet på individnivå. Jämförs de planerade investeringarna i Sydostregionen med de storstadsregioner som fått mest investeringar i nationell plan – Stockholm och Västra Götaland – så ser vi att kontrasterna ökar ytterligare. Kalmar läns medelinvesteringsnivåer på 2 957 kr/invånare för tidsperioden 2010–2029 ska nu jämföras med Stockholms 33 557 kronor och Västra Götalands 33 452 kronor. Summor som är mer än elva gånger högre under nästan 20 års tid.

Fördelningen med låga regionala investeringsnivåer i Sydost kan därmed inte tillskrivas temporära regionala skillnader, utan tycks snarare vara ett bevis på en strukturellt planerad regional underinvestering i Sydostregionerna.

2) Alla investeringar är omräknade och angivna i 2017 års fasta priser. Investeringarna anger total objekt-kostnad inklusive tillkommande finansieringar utöver planeringsram i regionalt angivna projekt i nationell plan.

Eftersatta transportnät försvårar för arbetsmarknadsintegrationen

Effektiviseringar inom transportsektorn och utbyggnad av regional transportinfrastruktur möjliggör för regionförstoring genom ökad mobilitet och en större geografisk räckvidd för regionens invånare.

En långtgående skevhet i prioriteringen av nationella infrastrukturprojekt resulterar därmed inte

enbart i regionalt eftersatta transportnät i Sydost. Det resulterar också i direkta svårigheter att uppnå regional tillväxt, integration och positiva agglomerationsfördelar³ via förstorade LA-regioner.

OECD framhåller brister i infrastrukturen som en akilleshäla för Sydost, både mellan tillväxtmotorerna och inom regionen som helhet samt till övriga marknader i Sverige och Europa (bild 5). Satsningar på infrastruktur som förkortar restider och förstör arbetsmarknader är av avgörande betydelse för regionernas framtida tillväxt.

Bild 5: OECD:s uttalande om den eftersatta infrastrukturen i Sydost år 2012.

Trots sitt strategiska värde är anslutnings- och transportinfrastrukturen i stort behov av förbättringar. För närvarande finns det betydande flaskhalsar i interna väg- och järnvägsanslutningar.

Transporttiderna, både på väg och med tåg mellan större städer/noder med de omgivande mindre kommunerna, är mycket långa. Särskilt mellan huvudstäder i Småland-Blekinge och mellan dem och storstadsområden som Malmö/Köpenhamn eller Göteborg.

Samtidigt har den ökade efterfrågan på järnväg inte åtföljts av en parallell utveckling av nätet. En stor del av järnvägsnätet har kapacitetsproblem, är inaktuell eller saknar direkta förbindelser med huvudstadsregionerna.

Det finns ett tydligt behov av att stärka den interna anslutningen genom förbättringar av infrastrukturen och mer strategiska anslutningar.

Det blir viktigt att ta bort de viktigaste flaskhalsarna genom att förbättra väg- och järnvägsförbindelserna från de fyra residensstäderna till Malmö och Göteborg. Detta kräver rekonstruktion, renovering och förbättringar av infrastrukturen. Lösningen bör dock också omfatta utveckling av fler strategiska scheman och anslutningar.

Not: Översättning från OECDs Territorial Review: Småland-Blekinge 2012, assessment and recommendations chapter. <http://www.oecd.org/cfe/regionaldevelopment/49903081.pdf>

3) En aspekt av agglomeration är att företag ofta ligger nära varandra och därigenom kan dra nytta av bland annat skalfördelar och nätverkseffekter. Grundkonceptet med agglomeration är att produktionen underlättas när det finns en gruppering av ekonomisk aktivitet och att positiva samband mellan tillgänglighet och produktivitet uppkommer när avstånd mellan platser kortas och resmöjligheter underlättas. En utökad arbetsmarknad ger företagen ett större urval av kvalificerad arbetskraft. Matchningen på arbetsmarknaden förbättras vilket gynnar både företag och arbetskraft.

De bakomliggande drivkrafterna till att regionförstoring präglar svensk samhällsutveckling beskrivs främst med utgångspunkt i ekonomisk tillväxt. Trafikverkets egna studier visar också på tydliga positiva samband mellan befolkningsstorleken i en arbetsmarknadsregion och antal branscher, sysselsättningsgrad och genomsnittslön (Trafikverket, 2014). Ju högre antal invånare i en lokal arbetsmarknadsregion, desto högre genomsnittlig bruttolön. Med hjälp av förbättrad infrastruktur öppnas därför möjligheten att förena flera mindre regioner i en större, mer varierad och effektivare arbetsmarknad. Där kan bredare kundunderlag och resurser i form av arbetskraft, kompetens och specialkompetens öka möjligheterna för ytterligare regional tillväxt (Johansson, 2006). För den enskilde individen resulterar regionförstoring i ett antal värdehöjande faktorer som exempelvis ökade valmöjligheter avseende på utbildning, handel, kultur, bostäder, arbete och fritidsaktiviteter.

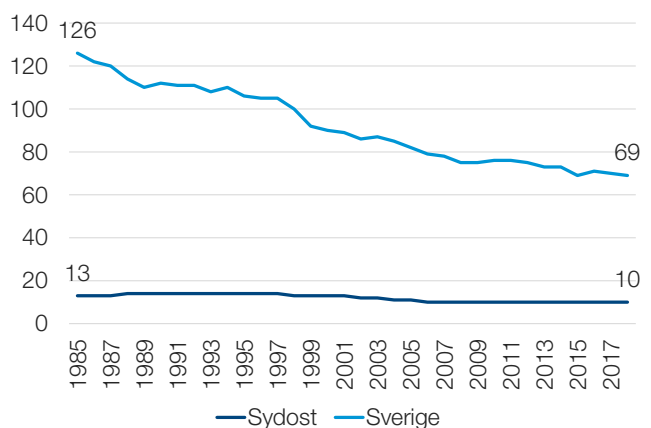
En arbetsmarknadsförstoring är av stor vikt för kompetensförsörjningen och matchningen på arbetsmarknaden. I Sydost är arbetsmarknadsregionerna små och det har i princip inte skett någon arbetsmarknadsförstoring de senaste decennierna. För att en förstoring ska kunna ske krävs en förbättrad infrastruktur och med kortare restider. En kritisk gräns kring 45 minuter är här vanligt förekommande inom forskningen för att beskriva ett positivt samband mellan pendling och regionförstoring (se NUTEK R 2001:7; Knutsson, 2005). I dag ligger restiden Växjö-Kalmar på 71–78 minuter och Växjö-Karlskrona på cirka 87 minuter.

Infrastruktur som policy-verktyg

Historiskt sett har infrastrukturinvesteringar ofta använts som en mekanism för ökad sysselsättning i landet och som ett policyverktyg för ekonomisk återhämtning och ökad regional tillväxt. Startskottet

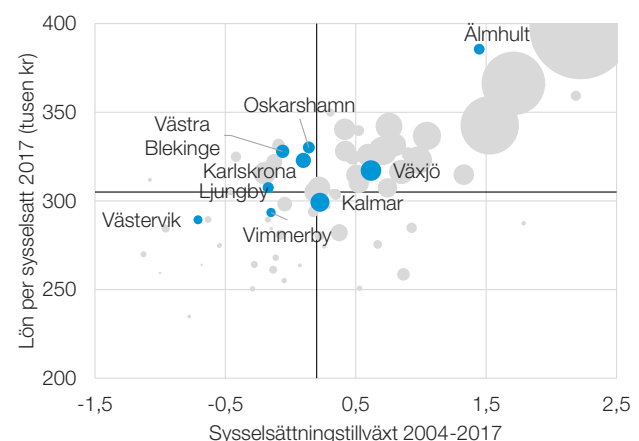
för nuvarande svensk regionalpolitik kan sägas ha kommit med 2000 års regionalpolitiska utredning (SOU 2000:87). Fokus har sedan dess lagts på ökad mobilitet och regionförstoring som ett medel för att uppnå ökad produktivitetstillväxt och ofta används antalet lokala arbetsmarknader som måttstock i vilken takt regionförstoringen sker (bild 6 och 7).

Bild 6. Utveckling i antal lokala arbetsmarknader i Sverige och Sydost sedan 1985



Not: Bild från Sydsvenska Handelskammaren

Bild 7. Näringslivets produktivitet och sysselsättningstillväxt i svenska lokala arbetsmarknadsregioner



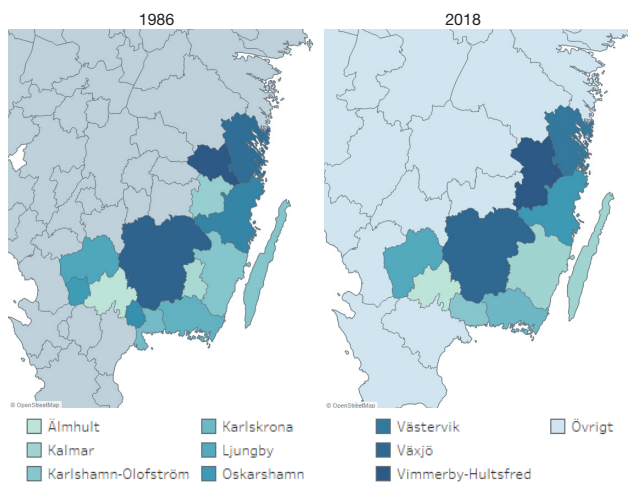
Not: Bild från Sydsvenska Handelskammaren



Områden med en kraftigt förbättrad tillgänglighet beräknats växa och områden med oförändrad (eller en relativt svagt förbättrad) tillgänglighet beräknats krympa.

Trots dessa intentioner är de regionala skillnaderna fortfarande stora med i stort sett oförändrade arbetsmarknadsregioner i Kronoberg, Blekinge och Kalmar län under de senaste 30 åren (bild 8).

Bild 8. Lokala arbetsmarknader i Sydost



Not: Bild från Sydsvenska Handelskammaren

På senare år har även mycket av internationell forskning fokuserats på höghastighetstågens effekter, och slutsatser om positiv regional inverkan på produktion och arbetskraft i områden längs järnvägen och dess knutpunkter har då påvisats (Carbo et al., 2019; Zhang et al., 2019).

I Sverige är däremot investeringar i höghastighetståg fortfarande en mycket omdebatterad fråga och hittills har därför utbyggnader av det svenska järnvägsnätet riktats mot mer traditionella järnvägstyper.⁴ Och ett tydligt positivt samband finns även här: ny eller bättre tillgänglighet till traditionell spårväg tycks förbättra jobbmatchning, minska arbetslösheten (Tyndall, 2017 och Holzer et al. 2003), bidra till tillväxt i urbana områden (Berger & Enflo, 2014), eller agera som en katalysator för ökad pendling mellan landsbygd och

regionala center (Lavesson, 2017 och Westin, 2015). Forskningen ger också evidens om att närheten till järnväg ökar regioners motståndskraft mot ekonomiska nedgångar (Nelson et al., 2019) och ge förbättrade regionala ekonomiska resultat i mer generella termer som ökad produktivitet, handel, företagande, arbetstillfällen och befolkningstillväxt (Börjesson, 2019).

En övergripande slutsats om infrastrukturens effekter kan därför sammanfattas i följande mening: områden med en kraftigt förbättrad tillgänglighet beräknats växa och områden med oförändrad (eller en relativt svagt förbättrad) tillgänglighet beräknats krympa.

Europa går också mot en nollutsläppsekonomi. Detta ambitiösa mål måste uppnås 2050 inom genomförandet av European Green Deal, Europeiska unionens nya strategi inriktad på att förbättra människors välbefinnande. Sverige är en del av detta samarbete och järnvägar kommer här sannolikt att spela en av nyckelrollerna för att minska koldioxidutsläppen i EU:s ekonomi.

Att tåg är framtidens lösning och en viktig komponent i framtidens transportmedel förstärks ytterligare av EU:s uttalade mål, där nuvarande spårlängd för höghastighetståg ska tredubblas till 2030 och ett större europeiskt höghastighetsnätverk ska stå klart 2050. År 2050 har Europaparlamentet dessutom som målbild att majoriteten av alla medellånga resor i Europa ska ske via tåg. Grannländerna Danmark och Tyskland investerar också motsvarande 1 000 miljarder kronor i att förnya sin infrastruktur för tåg. Dessutom kommer en ny tunnel mellan Danmark och Tyskland att stå färdig år 2030. Sverige och Sydost-regionen måste ges möjlighet att dra nytta av Fehmarn Belt förbindelsen.

4) Se blandade åsikter i Omstartskommissionen (Eklund et al. 2020)

5) Briefing European Parliamentary Research Service (europa.eu)

Järnvägen som pulsåder i Sydost

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. För att skapa lika villkor om tillgänglighet och utveckling i Sveriges regioner bör nuvarande och nästkommande nationella infrastrukturplan fokuseras på att utjämna de stora regionala skillnader, som hittills inrymts och förstärkts i de tre tidigare planerna för den sammanlagda tidsperioden 2010–2029. För landsortsregioner är det extra viktigt att genom förbättrade pendlingsmöjligheter binda samman små regioner till större robusta arbetsmarknadsregioner av tillräcklig storlek (Fjellström, 2011). Framförallt regionaltåg har visat sig attraktiva och efterfrågade när det gäller pendlingstrafiken (Vierth et al, 2016). Förbättrad regionaltrafik bidrar här med positiva effekter i både ett resenärs- och samhällsperspektiv när dagspendling över längre sträckor underlättas, samtidigt som vi ställer om till målet mot ett fossilfritt transportsystem.

I ett sydostperspektiv lyfter vi fram två regionala behov:

- Att tydliga investeringar görs för att genom infrastruktur, och då i första hand genom järnväg, förkorta pendling och knyta samman arbetsmarknadsregionerna i Sydost.
- Att Sydost snabbt och effektivt kan ansluta till det uppgraderade stambanenätet genom åtgärder på anslutande banor som ger tågtrafiken bra konkurrenskraft även till Kalmar, Växjö och Karlskrona.

Förkortad pendling och större arbetsmarknadsregioner

Transportpolitikens uppdrag om samhällseffektivitet och hållbar transportförsörjning i hela landet bekräftar sittande regerings fortsatta fokus på regionförstoring.

Ökade anslag för järnvägsinvesteringar i Sydost bör därför prioriteras och hanteras som ett viktigt samhällsbyggnadsprojekt för att uppnå arbetsmarknadsförstoring i en region där pendlingsmöjligheterna i dag är begränsade. Genom bättre tillgänglighet och pendlingsmöjligheter kan boende i regionerna kring tillväxtmotorerna Växjö, Kalmar och Karlskrona bli en del av ett större befolkningsområde och få tillgång till fler arbetstillfällen, inklusive andra branscher. Företag på orterna kommer också att få lättare att rekrytera arbetskraft. Hur stora dessa effekter blir beror i stor utsträckning på investeringens storlek, möjlig projektstart, och var man får mest ”bang for the buck” (valuta för pengarna). Ju fler som berörs och ju större pendlingstid som kan effektiviseras, desto fler möjligheter till tänkbara vägval för människor i sin vardag, företag, organisationer etc.

Kust-till-kustbanan Göteborg–Kalmar/Karlskrona pekas i nationell plan 2018–2029 ut med avseende på bristande kapacitet, punktlighet och robusthet. En komplett åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har också utförts och färdigställt av Trafikverket⁶ och kraftfulla åtgärder på sträckan Alvesta-Kalmar/Karlskrona bör därför ingå i kommande nationell plan.

Tre regionala områden med tillhörande fyra infrastrukturobjekt lyfts fram som avgörande för att skapa en mer integrerad arbetsmarknadsregion i Sydost. Både inom och mellan de tre länen:

- Satsningar på Kust-till-Kustbanan kan få Växjö och Kalmar/Karlskrona att växa samman
- Satsningar på Blekinge kustbana kan generera att Blekinge växer samman
- Satsningar på Stångådalsbanan och Tjustbanan skapar arbetsmarknadsförstoring i Kalmar län

Mer detaljerad beskrivning av de olika projekten och dess kostnader återfinns i *Appendix*.

6) <https://www.trafikverket.se/contentassets/944170c557004a8aa4490fcbc8df2564/kartlaggning-kust-till-kustbanan-1.1.pdf>

Effektiv anslutning till ett uppgraderat stambanenät

Planering av nya stambanor mellan våra storstäder har påbörjats med planerad start från ändpunkterna med de tre delsträckorna Ostlänken, Hässleholm–Lund och Göteborg–Borås (bild 9). De nya stambanorna är tänkta att uppfylla fyra syften:

- Tillföra betydande järnvägskapacitet och möjliggöra punktliga/robusta resor och transporter för människor och näringsliv.
- Korta restider med tåg inom Sverige samt mellan Sverige–Europa.
- Skapa goda förutsättningar för starka arbetsmarknadsregioner och regional utveckling.
- Främja hållbara resor och transporter.

Bild 9: Avsaknad av bra anslutningar mellan Sydost och planerade stambanor



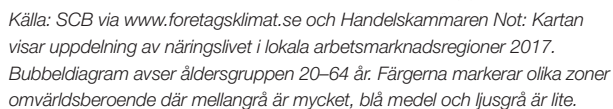
Men vad innebär syftena egentligen? Trafikverket säger själva att de *"planerar för att delsträckorna, tillsammans med resterande sträckor, på sikt kan byggas ihop till ett effektivt system"*.⁷ Här är det därför viktigt att belysa att dessa "resterande sträckor" inte kan begränsas till att endast bli en vidare stambaneutbyggnad mellan Hässleholm, Borås och Linköping via Jönköping för att knyta samman våra tre största städer. Istället måste blicken lyftas ytterligare och även inkludera de regioner som är närliggande, men inte fysiskt berörs av stambanans stationer eller linjesträckning. För att få största möjliga hävstångseffekt av en utbyggd stambana är det därför önskvärt att även möjlighet till anslutning av det regionala järnvägsnätet i närliggande regioner inkluderas och visualiseras i stambanans planerings och projekteringsarbete. De regionala järnvägssatsningarna bör dessutom genomföras före eller parallellt med stambanearbetet, för att på bästa sätt kopplas på och nyttja stambanans positiva effekter fortast möjligt. Utan förbättrade regionala anslutningar till den nya stambanan riskerar en viktig och betydande del av Sveriges industri- och exportmarknad att hindras från tillgången till bra transportmöjligheter och infrastruktur (bild 10).⁸

När man överväger fördelarna med en uppgraderad stambana (och eventuella satsningar på höghastighetståg) är det viktigt att beakta de regionala skillnader som finns mellan regioner och länder samt att behoven av var stambanans stationer ska ligga skiftar därefter. I Frankrike och Ungern har höghastighetstågen fokuserats på ändstationerna, vilket i sin tur gjort att det varit optimalt att lägga stationer och räls långt utanför passerade tätorter. I Österrike, Tyskland, Polen och Rumänien är det istället tvärt om. Dessa länder har en stambana med en hög grad av nätverksintegration, där passagerare (och gods) är mer benägna att byta tåg på sin resa. I dessa fall har det varit viktigt att fokusera på attraktiva och enkla

7) <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/nya-stambanor/vart-uppdrag--nya-stambanor/>

8) Notera att det finns ett behov av många regionala anslutningar, bland annat Kust-till-kust banan via Värnamo, Blekinge kustbanan och Markarydsbanan via Hässleholm.

Bild 10: Vår mest exportintensiva industri finns i våra regioner – inte i våra storstadsområden



Ett mål för Sydostregionen är att binda ihop södra Sverige med den infrastrukturutveckling som nu sker i både Danmark och Tyskland. Den fasta tågförbindelsen över Fehmarn Bält förväntas stå klar 2028, och med matchande prioriteringar på stambanan, Öresundsförbindelser och Blekinge kustbana skulle gränsöverskridande godstransporter mellan Blekinge och norra Tyskland kunna kapas ända ner till fyra timmar. Följer inte Sverige upp med dessa förbättringar är risken stor att södra Sverige blir en flaskhals som hindrar svenska varor att nå den europeiska marknaden.

14) <https://www.skogsindustrierna.se/om-skogsindustrin/skogsindustrin-i-korthet/skogsindustrins-betydelse/>

Slutsats och rekommendation

Infrastruktur och regionalekonomiska fördelningsbeslut är en politisk fråga där resultatet ofta är en kompromiss mellan olika konflikterande intressen och mål. För regionerna i Sydost (Kronoberg, Blekinge och Kalmar län) är målet dock entydigt: vi är alla enade om tågets betydelse för förbättrad arbetspendling och transporter i hela regionen. Efter många år av låga investeringsnivåer per antalet invånare i Kronoberg, Blekinge och Kalmar län behöver vår del av Sverige nu betydande satsningar på pendling och integration. Vi menar att detta bäst görs genom förbättringen av den östra delen av Kust-till-kustbanan, i kombination med de regionala åtgärder på Blekinge kustbana och Stångådal- och Tjustbanan som lyfts fram i denna skrivelse och också har som mål att knyta samman våra lokala arbetsmarknadsregioner. Förbättringen av Kust-till-kustbanan är samhällsviktig och nödvändig för att koppla på Sydostregionerna mot den nya stambanan.

I regeringens proposition (2016/17:21) uttrycker man tydligt ett svenskt fortsatt behov av utvecklingsåtgärder *”för att klara strategiska investeringar i infrastruktur som förbättrar möjligheterna för människor att leva i **hela landet** och pendla till jobben, samt möjliggör bättre fungerande godstransporter och bidrar till att nå miljömålen*”. Vi ser framför allt att nästa nationella plan påskyndar utvecklingen av en

sammanhållen funktionell region i sydöstra Sverige. För att fortsatt stärka produktivitet och tillväxt i Sydost, bör därför åtgärder sättas in för att utveckla och förstärka infrastrukturen inom och mellan de tre regionerna.

Med ökade satsningar i Sydost har Trafikverket och regeringen en möjlighet att kompensera för tidigare underinvesteringar och skapa en nationell spelplan där liknande möjligheter ges i hela Sverige för att uppnå regional tillväxt. Sydöstra Sverige har näringslivet, råvarorna, verksamheterna, utbildningarna och tillväxtpotentialen. Den sista brickan på spelplanen är tillgängligheten.

Appendix

Regionen Sydost

Sydost - Kronoberg, Blekinge och Kalmar län - består av totalt 600 000 invånare utspridda på 25 kommuner och nio arbetsmarknadsregioner. Regionens attraktionskraft är stor, med en tillväxt starkt driven av framgångar och samarbeten lokalt näringsliv och forskningscenter som Linnéuniversitetet och Blekinge Tekniska Högskola. Under höstterminen 2020 kom Linnéuniversitetet på fjärde plats vad gäller antalet antagna studenter till generella program och på sjätte plats vad gäller antalet förstaårsstudenter. Epic i Växjö, Tectank i Blekinge och integration av universitetens verksamhet i företag är exempel på viktiga strategiska miljöer. Under de tre senaste åren har det per år färdigställts drygt 2 500 bostäder tillsammans i de tre länen. Med en vidhållen trend betyder det att ytterligare drygt 50 000 bostäder byggs fram till 2030. I Sydost planeras även för byggnation av offentliga byggnader, däribland ett nytt akut-sjukhus i Växjö som förväntas stå klart 2028. Viktiga kriterier för valet av fastighet var närheten till stora vägar och spårbunden trafik i form av Kust-till-kust-banan.

Ökad konkurrenskraft med förbättrad och förenklad godstrafik

Region Blekinge, Kalmar och Kronoberg har som långsiktigt mål att skapa förstorade arbetsmarknadsregioner både inom och mellan sina län. Med hjälp av tre större infrastrukturprojekt skulle detta kunna uppnås redan under kommande nationella planeringsperiod, 2022–2033.

Kust-till-kustbanan

En viktig länk mellan de tre regionerna är Kust-till-kustbanan. Banan är också viktig som förbindelselänk från de tre residensstäderna för att nå övriga landet. Kust-till-kustbanan är en enkelspårig, elektrifierad och fjärrblockerad bana som sträcker sig från Göteborg till Kalmar och Karlskrona, med knutpunkter i Alvesta och Emmaboda. Den trafikeras både interregionalt, regionalt och lokalt. I den nu gällande nationella planen pekas Kust-till-kustbanan ut som ett utredningsobjekt med avseende på bristande kapacitet, punktlighet och robusthet. Därutöver påpekas också att banan är kurvig och att det på den enkelspåriga banan är långt mellan mötesstationer vilket försvårar användbarheten. Till kommande nationella plan är det viktigt att konstaterade brister i anläggningen arbetas bort. Detta anser vi görs bäst genom fokus på:

Dubbelspår Alvesta-Växjö

Sträckan Alvesta-Växjö är ett av de mest belastade enkelspårerna i Sverige. Dygnet runt rullar här Krösa-tåg, Öresundståg och SJ regional. Till det kommer många godståg. Sträckan behöver dubbelspår för att förbättra kapaciteten och för att möjliggöra taktfasthet för tågtrafiken. Sträckan behöver också hastighetshöjande åtgärder, bland annat så att de framtida lokaltågens som planeras att kunna köra i 200 km/h kan gå för full effekt. Trafikverkets åtgärdsvalsstudie föreslår att sträckan indelas i tre etapper. Två av dessa etapper, Gemla-Räppe och Räppe-Växjö C, bör startas i kommande planperiod.

Hastighetshöjning till 200 km/h

Åtgärdsvalsstudien föreslår hastighetshöjning på sammanlagt sju etapper mellan Växjö–Emmaboda–Kalmar och Emmaboda–Karlskrona. En rekommenderad prioriteringsordning är att inleda med sträckan Växjö–Emmaboda så att sträckan kan tillryggaläggas

på max 30 min för att där efter att åtgärda övriga etapper. Även på sträckan Alvesta-Växjö behövs hastighetshöjning för att kunna erbjuda bra och taktfast trafikering i samband med dubbelspårsutbyggnaden.

Emmaboda station

Emmaboda är en viktig station och nav mellan de tre regionerna, men i dag är inte stationen dimensionerad att tågen till från Karlskrona, Kalmar och Växjö anländer med samtidighet. Stationen måste utvecklas. En utveckling behövs inte enbart för att förbättra trafikeringen, utan den måste också utvecklas ur ett resenärsperspektiv så att resenärer smidigt kan byta tåg utan att utsättas för väder och vind eller av undermålig tillgänglighet. Byte vid samma plattform innebär en förändrad uppehållsbild. Man kan då gå från nuvarande åtta-tio minuters mötestid till enbart fem minuter. Trafikupplägget kräver att tågen till från Karlskrona, Kalmar och Växjö anländer med samtidighet. Detta kräver en ombyggnation av plattformarna på Emmaboda station.

Mellanblockssignaler

Åtgärdsvalsstudien föreslår sammanlagt fyra så kallade mellanblockssignaler mellan Växjö–Emmaboda–Kalmar och Emmaboda–Karlskrona. Dessa bör byggas ut i den taktregionerna planerar för utökad trafik enligt sina trafikförsörjnings program samt enligt godstrafikens behov.

Bild 11. Kust-till-Kustbanan



Blekinge kustbana

Blekinge har optimala förhållanden för kollektivtrafik, med städer som ligger tätt längs kustbandet på ca 25–30 km avstånd. Blekinge kustbana binder samman 126 000 invånare i centralorterna från Kristianstad till Karlskrona och tågtrafiken på Blekinge Kustbana är en central del av transportsystemet med över två miljoner resor per år på Blekinge Kustbana. Det finns en efterfrågan av att resa klimatmedvetet och att kunna använda restiden effektivt med trots det har resandeökningen i tågtrafiken mellan Blekinges kuststäder planat ut under de senaste åren. Två faktorer framhålls som huvudorsaker till denna minskning: 1) återkommande driftstörningar i tågtrafiken på grund av kapacitetsbrist och 2) långa restider för tågpendling i närområdet.

Med förbättrad restidskvot mot bilen finns det därför stor potential för ett ökat resande på Blekinge kustbana. Målet är att det ska ta högst 15 minuter att åka tåg mellan länets centralorter och därigenom slå ihop länets tre arbetsmarknadsregioner till en. Men även restiden på längre sträckor har stor förbättringspotential. I dag tar nästan exakt lika lång tid att åka sträckan Karlskrona–Malmö på 21 mil, som det tar att åka den dubbla sträckan på 42 mil mellan Linköping–Malmö.

Kapacitetsutnyttjandet är redan mycket högt på kustbanan. Då banan i sin nuvarande form är enkelspårig begränsas möjligheterna att utveckla trafiken. Ett ytterligare problem är utrymmet för godstrafik mellan Karlshamn och Södra stambanan, vilket gör att godståg ofta får stå och vänta.

Nya mötesspår på en uträtad järnväg genom Blekinge uppnås bäst med hjälp av uträtningar av banan för att möta ökningen av godstrafik och erbjuda goda pendlingsmöjligheter i regionen:

- För att nå tvåtimmarsmålet krävs uträtningar i Blekinge med början på sträckan Sölvesborg (Sandbäck)–Karlshamn. Denna sträcka blir också viktig för att klara kapaciteten när godstrafik på Sydostlänken tillkommer. Uträttningen av banan mellan Sölvesborg–Karlshamn ger en tidsbesparing på mer än 25 procent när restiden på sträckan kapas från dagens 22 minuter till ca 16 minuter. Arbetet inkluderar också en förlängning av mötesspår i Sölvesborg för att kunna möta ökningen av godstrafik.

- Övriga åtgärder i Blekinge utreds och dialog krävs för att hitta en lösning där tillgängligheten till järnvägen ska vara god i hela länet och samtidigt uppnå tvåtimmarmålet. Öster om Karlshamn behövs kraftfulla åtgärder vilket också omfattar uträkningar för att minska restiden vilket nu studeras i Trafikverkets fördjupade utredning av Blekinge kustbana.

Bild 12. Blekinge kustbana



Stångådalsbanan och Tjustbanan

En enig politisk ledning i Region Kalmar län vill arbeta för en upprustning av de regionala järnvägarna mellan Kalmar–Linköping och Västervik–Linköping till en modern fossilfri järnväg till 2030. Målet är att minska länets lokala arbetsmarknadsregioner från fyra till två genom genom direkttrafik Kalmar–Stockholm via Linköping, pendlingstrafik Västervik–Linköping, Kalmar–Hultsfred och Vimmerby–Linköping. Detta genom att stärka sambanden såväl inom länet som med tillväxtmotorer och regionala kärnor i våra grannlän, vilket förutsätter korta och tidssäkra restider längs de stråk invånarna färdas på mellan hemmet, arbetet och fritidsaktiviteter. Men även näringslivets konkurrenskraft är i hög grad beroende av effektiva godstransporter och en ökad tillgänglighet. Detta uppnås med förbättrad direkttrafik, och då i synnerhet av en förbättrad förbindelse på sträckan Kalmar–Stockholm med en förkortad restid till under fyra timmar.

Triangelspår Berga

Den enskilt mest tidsbesparande infrastrukturinvesteringen på Stångådalsbanan är ett triangelspår i Berga för att minska restiden mellan tillväxtmotorerna Linköping–Kalmar. En tidsbesparing på tio minuter innebär att den totala restiden nu kommer under tre timmar. Ett triangelspår medger även möjlighet för godstrafik att kunna köra genomgående från Kalmar station och norrut.

Mötesspår Rockneby

Investeringar i ett nytt mötesspår i Rockneby skapar ökad tillgänglighet och minskar väntetiderna i spåret. Det ger också effekter för både persontrafik och godstrafik, då denna del av banan trafikeras av Södras timmertransporter. Nytt mötesspår möjliggör även uppbyggnad av ökat trafikupplägg för persontrafiken på den södra delen av banan.

Nytt signalsystem – från radioblocksystem till ERTMS 2

I dag styrs trafiken på Tjustbanan och delsträckan Linköping – Rimfors genom ett föråldrat radioblocksystem. Detta bör omgående bytas ut då det av Trafikverket har bedöms uppnå sin tekniska livslängd år 2025. Hela Tjustbanan och delar Stångådalsbanan står då utan signalsystem.

Delelektrifiering – drift med el och batteri

Fossilfria persontransporter kommer att vara ett krav inom en snar framtid. Delar av sträckan på Stångådalsbanan i kombination med en laddstation i Västervik föreslås som alternativ till en helelektrifiering av spåret. Den kan då trafikeras med hybriddrivna tåg som laddas under resans gång. Detta ger stora samhällsekonomiska vinster.

Bild 13. Stångådalsbanan och Tjustbanan



Grov kostnadsuppskattning av projekten

Projekt	Kostnadsuppskattning
Kust-till-kustbanan	Trafikverket har i Åtgärdsvalsstudien för Kust-till-kustbanan studerat möjliga åtgärder längs med hela sträckan Borås–Kalmar/Karlskrona. En grov bedömning om samtliga åtgärder som tas upp studien ska genomföras, kommer kostnaderna att ligga på 12–15 miljarder kronor. Sydostregionens önskade prioriteringar på dubbelspår Alvesta-Växjö, hastighetshöjningar till 200 km/h på sträckan Växjö-Emmaboda och Alvesta-Växjö, ombyggnad av Emmaboda station och fyra nya mellanblockssignaler i regionen, beräknas landa på en kostnad på drygt fem miljarder kronor.
Blekinge kustbana	- Uträtning Sölvesborg (Sandbäck)–Karlshamn: 900 miljoner kronor - Möjliga åtgärder på övriga delar uppskattas till 1 500 miljoner kronor
Stångådalsbanan och Tjustbanan	- Triangelspår Berga: 150 miljoner kronor - Mötesspår Rockneby: 100 miljoner kronor - Utbyte av radioblocksystem till ERTMS2: 240–360 miljoner kronor - Delelektrifiering av persontransporter: 650 miljoner kronor

Referenser

- Berger & Enflo, (2014), *Infrastruktursatsningar och lokal ekonomisk tillväxt – vad kan vi lära av historien?*, Ekonomisk Debatt, 42 (5)
- Börjesson (2019), *Kan investeringar i transportinfrastruktur öka produktivitet och sysselsättning?*, SNS förlag, Stockholm
- Carbo et al., (2019), *Evaluating the causal economic impacts of transport investments, evidence from Madrid-Barcelona high speed rail corridor*, Journal of Applied Statistics, 46 (9)
- Eklund et al., (2020), *Omstartskommisionen, Idéer för ett starkare Sverige*, Ekerlids förlag, Stockholm
- Fjellström, J. (2011). *Upptåget En studie av Upptågets påverkan på Tierp kommun*. Uppsala: Kulturgeografiska institutionen. Uppsala universitet
- Holzer et al., (2003), *Public transit and the spatial distribution of minority employment: Evidence from a natural experiment*, Journal of Policy Analysis and Management, 22(3)
- Johansson, M (2006) *Urbanisering, storstäder och tillväxt. En kunskapsöversikt kring sambandet mellan städer och ekonomisk tillväxt*, Regleringsbrevsuppdrag nr 2. ITPS
- Knutsson, E (2005), *Regionförstoring – en litteraturstudie*, Umeå: Umeå Universitet
- Lavesson (2017), *Rural-urban interdependencies: The role of cities in rural growth*, Doktorsavhandling, CIRCLE, Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds Universitet
- Nelson et al., (2019), *Light rail transit and economic recovery: A case of resilience or transformation?* Research in Transportation Economics, 74
- NUTEK (2001), R 2001:7 *Regionförstoring Hur kan åtgärder i transportsystemet bidra tillvidgade lokala arbetsmarknadsregioner?*, Stockholm
- Regeringens proposition (2016/17:21) *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling*
- Statens offentliga utredningar, (2000), *Regionalpolitiska utredningens slutbetänkande*, SOU 2000:87
- Trafikverket (2014), *Effektsamband för transportsystemet*, Kapitel 8 Regional utveckling, Borlänge
- Tyndall, (2017), *Waiting for the R train: Public transportation and employment*. Urban studies, 54(2)
- Vierth, I et al. (2016). *Uppföljning av basprognoser för person-och godstransporter publicerade mellan 1975 och 2009*. Stockholm: CTS/KTH.
- Westin (2015), *Promemoria, Metodgranskning regionalekonomiska effekter av höghastighetståg*, Centrum för regionalvetenskap, Umeå Universitet, Tillgänglig: https://www.trafikverket.se/contentassets/773857bcf506430a880a-79f76195a080/forskningsresultat/metod-granskning_pm2_westin_201509.pdf
- Zhang et al., (2019). *Impacts of high-speed rail on airlines, airports and regional economies: A survey of recent research*, Transport Policy, 81
- United Nations (2017), *Trans-European railway High-Speed Master Plan Study*, Tillgänglig: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/ter/terdocs/TER_High-Speed_Master_Plan_Study.pdf



Handelskammaren
I sydsvenska företags intresse

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren
Skeppsbron 2, 211 20 Malmö. Tel 040 - 690 24 00
www.handelskammaren.com