

# ETT STARKARE GÖTALAND MED NYA STAMBANOR

220 000 arbetstillfällen – eller fyra procent av landets totala sysselsättning



Handelskammaren Jönköpings län



Handelskammaren

I sydsvenska företags intresse



VÄSTSVENSKA  
HANDELSKAMMAREN



Östsvenska  
Handelskammaren

## Innehåll

Inledning.....	3
Ett starkt södra Sverige .....	3
Attraktivt Västsverige på frammarsch.....	4
Skåne växer vidare.....	4
Fjärde storstadsregionen – en stabil tillväxtmotor .....	5
Jönköpings län – en strategiskt tillväxtregion .....	5
Sysselsättning .....	6
Den nya ekonomiska geografin .....	6
Arbetsmarknadsregionernas betydelse för bostadsmarknaden.....	7
Förstorade arbetsmarknadsregioner .....	7
Kompetensförsörjning.....	8
Nya stambanor – nya investeringar .....	8
Citytunneln – en fallstudie i investeringar .....	9
Bostäder .....	9
Nya stambanor – nya städer .....	9
Ett diversifierat utbud .....	10
Nya stambanor behövs.....	11
Sammanfattning.....	11
Tabell 1 .....	12
Tabell 2 .....	13
Intervjuade inför rapporten .....	13

## Inledning

Den här rapportens ambition är att visa på den stora utveckling som sker i södra Sverige. Geografin är Östergötland, Västergötland, Jönköpings län och Skåne. Den följer också det föreslagna stråket för den så kallade Europakorridoren – en ny stambana med sträckning Malmö – Göteborg – Jönköping – Stockholm. Tre faktorer används för att beskriva utvecklingen: investeringar, sysselsättning och bostäder och tyngdpunkten ligger på den ökade sysselsättningen. De orter som används i underlaget är de nu (vid 2022 års början) föreslagna stationsorterna för stambanan, dessa är dock inte beslutade och kan förändras vid framtida planering.

Rapporten innehåller bland annat en sammanställning av sysselsättningen och dess prognosticerade utveckling i de aktuella orterna. Syftet är att, med vetskap om att det idag råder kapacitetsbrist på stambanorna mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, lyfta fram antalet nya arbetstillfällen som beräknas i stråken. Även antalet bostäder som beräknas byggas utmed rälsens sträckning presenteras. Uppgifterna till beräkningarna kommer från respektive kommun. Mot bakgrund av att det redan idag råder kapacitetsbrist på stambanorna, befolkningen väntas öka i det aktuella området och Trafikverket spår ökad regional trafik med över 50 procent fram till år 2040 tyder allt på att kapacitetsbristen och konsekvenserna av det kommer att tillta.

Inför arbetet med den här rapporten har ett brett urval av professioner intervjuats, det rör sig om näringslivschefer, professorer, representanter för Handelskamrar, infrastrukturstrateger och andra sakkunniga inom området.

Den teori som rapporten framför bygger på ”den nya ekonomiska geografin” som presenteras längre fram.



## Ett starkt södra Sverige

Södra Sverige är ett expansivt område. Forskning och utveckling pågår i alla de fyra regionerna som rapporten avser: Västra Götaland, Östergötland, Skåne och Region Jönköpings län. Samtliga har

universitet och/eller högskolor och samlar kunskapsintensiva branscher i olika hög utsträckning. I samtliga regioner finns också stora industri- och tjänstesektorer och det är hög efterfrågan på bostäder i regionernas centralorter. Sysselsättningen kommer att öka i samtliga områden fram till 2035-2040 och med det följer ett ökat bostadsbyggande.

### Attraktivt Västsverige på frammarsch

Bara i Göteborg planeras det för 1000 miljarder kronor i investeringar i bostäder och lokaler fram till år 2035. Västsverige är det logistiska navet i Sverige med Skandinaviens största hamn. En tredjedel av all export och import till Sverige går via Göteborgs hamn. 25 procent av alla Sveriges FoU-satsningar sker i Västsverige som är innovationsledande i Europa.<sup>1</sup>

Det kommer att anläggas två större batterifabriker i Västsverige. Den ena i Göteborg där Northvolt och Volvo Cars kommer bygga en anläggning som kommer leda till 3 000 arbetstillfällen.<sup>2</sup>

I Svenljunga, som gränsar till Borås kommun, kommer det också att ske en stor investering i form av en batterifabrik. Fabriken som ska byggas på området Lockeryd kommer även den att sysselsätta 3 000 människor. På området kommer det även att finnas underleverantörer.<sup>3</sup>

Pendlingen i Västsverige är stor redan idag. Som exempel pendlar cirka 13 000 personer dagligen mellan Göteborg och Borås samt omvänt. Den pendlingen går idag med buss och stora delar av Göteborgs centrala bussterminal har fått byggas ut för att kunna ta emot bussarna i pendlingstrafiken.

### Skåne växer vidare

I södra Sverige är det Öresundsregionen som dominerar utvecklingen. Öresundsregionen utgörs av Skåne, Region Själland och Region Hovedstaden. Befolkningen i området uppgår till 4,1 miljoner. Bland de orter som växte mest 2020-2021 finns mindre skånska orter: Svedala (2 procent), Staffanstorp (1,9 procent) och (Örkelljunga 1,7 procent).<sup>4</sup> Skåne står starkt efter den första vågens coronapandemi – arbetslösheten i regionen är lägre än innan pandemin och antalet anställda på företagen har ökat.<sup>5</sup>

Sveriges två största forskningsanläggningar – ESS och MAX IV ligger i Lund och attraherar investeringar och forskare till området. Fullt utbyggt kommer MAX IV ta emot 2 000 forskare årligen från hela världen. ESS, European Spallation Source, är en unik materialforskningsanläggning som tillsammans med MAX IV kommer bilda ett nav i den europeiska forskningsstrukturen.<sup>6</sup> ESS tar emot 2 000-3 000 gästforskare per år.<sup>7</sup>

Fram till år 2030 förväntas det byggas över 80 000 bostäder i Skåne, det innebär en ökning mot föregående tioårsperiod då cirka 59 000 bostäder byggdes. Även på företagsidan växer det, första halvåret 2021 startades det 6 180 nya företag i Skåne, det är en ökning med 1 000 företag jämfört

---

<sup>1</sup> [Västsverige växer – Västra Götalandsregionen \(vgregion.se\)](https://vgregion.se)

<sup>2</sup> [Volvo cars och Northvolt bygger batterifabrik i Göteborg \(expressen.se\)](https://www.expressen.se)

<sup>3</sup> [Stor batterifabrik till Svenljunga – norska Freyr bakom - Dagens PS](https://www.dagensps.se)

<sup>4</sup> [FAKTA: Öresundsregionen har 4,1 miljoner invånare – Øresundsinstitutet \(oresundsinstitutet.org\)](https://oresundsinstitutet.org)

<sup>5</sup> [Ny analys: Skåne är på väg upp ur coronakrisen – fler jobb, invånare och bostäder – Øresundsinstitutet \(oresundsinstitutet.org\)](https://oresundsinstitutet.org)

<sup>6</sup> [MAX IV och ESS | Lunds universitet](https://www.lundsuniversitet.se)

<sup>7</sup> [ESS & MAX IV - Science Village](https://www.sciencetown.se)

med samma period 2020.<sup>8</sup> Utvecklingen går framåt i Skåne och det är nettoinflyttning till regionen. De kommande tio åren förväntas man växa med 110 000 personer ytterligare.<sup>9</sup>

#### Fjärde storstadsregionen – en stabil tillväxtmotor

Östergötland är Sveriges fjärde största befolkningskoncentration som består av 13 kommuner. I Utvecklingsstrategi för Östergötland står det att området är en del av Sveriges ekonomiska motor med Stockholm som centrum. Östergötland består av ett blandat landskap med mycket jord- och skogsbruksmark, därför är de gröna näringarna och dess relaterade branscher relativt sett starka. Det är också en högteknologisk industriregion med stor branschbredd.<sup>10</sup> Näringslivet och företagandet i Norrköping och Linköping med omnejd domineras främst av IT och teknik, tillverkningsindustrier och företag med någon form av akademisk inriktning. I Linköping ligger ett av Sveriges största lärosäten Linköpings universitet som attraherar studenter och forskare från övriga landet.<sup>11</sup> I och med att Ostlänken kommer att byggas räknar Östsvenska handelskammaren med att regionen kommer att fortsätta växa och utvecklas. Charlotta Elliot som är projektledare för ESIC (East Sweden Infra Cluster) räknar med att Ostlänken och dess stationslägen i Norrköping och Linköping kommer att generera ökad sysselsättning, stadsutveckling och ett ökat bostadsbyggande. I rapporter Handelskammaren har tagit fram har man räknat med att enbart byggandet av Ostlänken kommer att generera 32 000 årsarbetare inom ett nittiotal yrken, med en peak år 2030-2032.

Bygget av Ostlänken kommer leda till ännu bättre kommunikationer tillsammans med ytterligare 13 000 arbetstillfällen.<sup>12</sup>

#### Jönköpings län – en strategiskt tillväxtregion

Jönköpings län har ett strategiskt läge mellan de tre storstäderna och länet är inne i ett utvecklingssprång. Det visar sig idag bland annat på att det finns en brist på kompetens i länet. I Jönköpings Handelskammares Konjunkturbarometer svarade cirka 70 procent av de tillfrågade företagen att har varit, är och kommer att vara svårt att rekrytera rätt kompetens.<sup>13</sup> Det finns drygt 30 000 företag i Jönköpings län och man är på tionde plats i Sverige när det gäller nyföretagande.

En stor investering är Nobias anläggning, en fabrik i Jönköping, som beräknas vara i bruk 2024 och som är Nobias största satsning någonsin.<sup>14</sup>

I länet byggs drygt 1 000 nya bostäder varje år, men trots detta rapporterar tio av länets tretton kommuner bostadsbrist. De övriga rapporterar balans på bostadsmarknaden.<sup>15</sup>

I intervjuer med representanter för Handelskammaren och Region Jönköpings län framkommer det att Jönköping idag är lite frånkopplat från de omgivande regionerna och inte får full utväxling på sin tillväxtpotential. De pekar även på att de kunskapsintensiva branscherna kommer att öka, eventuellt

---

<sup>8</sup> [Ny analys: Skåne är på väg upp ur coronakrisen – fler jobb, invånare och bostäder – Øresundsinstitutet \(oresundsinstitutet.org\)](#).

<sup>9</sup> 20211117\_Skansk\_konjunktur.pdf (oresundsinstitutet.org)

<sup>10</sup> [utvecklingsstrategi-for-ostergotland.pdf \(regionostergotland.se\)](#)

<sup>11</sup> [Näringsliv & Företagande i Fjärde Storstadsregionen \(fjarde.se\)](#)

<sup>12</sup> <http://www.fjarde.se/>

<sup>13</sup> [KONJUNKTURBAROMETERN JÖNKÖPINGS LÄN HÖST 2021 – Handelskammaren Jönköpings länHandelskammaren Jönköpings län \(handelskammarenjonkoping.se\)](#)

<sup>14</sup> [Nobia investerar i högautomatiserad produktionsanläggning i Sverige - Nobia](#)

<sup>15</sup> [\(2021-18 Analys av bostadsmarknaden i Jönköpings län 2021.pdf](#) s. 6

på industrins bekostnad, i länet om man i framtiden får en mer effektiv infrastruktur som möjliggör resandet inom regionen och över regiongränsen.

## Sysselsättning

Befolkningen växer och sysselsättningen ökar. Tillväxten i södra Sverige kommer att leda till fler sysselsatta i framtiden än idag. Till detta kommer stora investeringar som görs som i sig kommer leda till fler arbetstillfällen. Denna rapport är en sammanställning av sysselsättningen och dess prognosticerade utveckling i Östergötland, Småland, Västergötland och Skåne i kommuner som är aktuella som stationsort för kommande nya stambanor. Syftet är att, med vetskap om att redan idag råder kapacitetsbrist på stambanorna mellan Stockholm, Göteborg och Malmö, lyfta fram antalet nya arbetstillfällen som beräknas i stråken.

Fram till år 2035 har antalet sysselsatta på de tolv stationsorterna ökat med 218 537 arbetstillfällen. (Tabell 1) Det är en ökning på 19 procent och motsvarar 4 procent av alla sysselsatta i Sverige år 2020.<sup>16</sup>

Till exempel räknar Göteborg med en ökning på närmare 80 000 arbetstillfällen, Linköping 28 700 och Lund med 14 600 fler sysselsatta. (Tabell 1) Förutom att antalet arbetstillfällen kommer att öka så finns det en annan trend – arbetspendlingen har ökat över tid och det finns inga tecken på att den skulle avta.

## Den nya ekonomiska geografin

Den nya ekonomiska geografin är ett begrepp som den amerikanske Nobelpristagaren Paul Krugman myntat. Teorin skapades i slutet av 80-talet då få ekonomiska teorier tog hänsyn till geografiska skillnader för att analysera ekonomisk utveckling och tillväxt. Till skillnad från många ekonomer ansåg Paul Krugman att tillväxten och utvecklingen var beroende av en rad platsbundna faktorer – det vill säga geografin.

Teorin grundar sig dels på förmågan att ta tillvara på platsens förutsättningar och dels på relationen mellan kärna och periferi. Skalfördelar, transporter och marknadspotential är huvudfaktorer i teorin. Olika regioner har olika förutsättningar och måste utgå från sin unika position, även inom regioner skiftar förutsättningarna.

Teorin tar inte enbart hänsyn till en regions storlek och täthet utan också de regionala förutsättningarna. Det har visat sig vara svårt att kopiera en framgångsriks regions tillvägagångssätt. Istället handlar det om att utveckla regionen utifrån dess förutsättningar och agera utifrån dessa.

Det finns invändningar mot teorin, bland annat att den inte är anpassad efter dagens samhälle vars ekonomi i mycket bygger på immateriella faktorer som till exempel informationsspridning. Man kan hävda att teorin var mer aktuell under 1900-talet då materiella faktorer, som transporter, dominerade ekonomin och därmed också teorin.

Slutsatsen som dras generellt är dock att en tät region ger bättre tillväxtmöjligheter – en stor, tät region har bättre förutsättningar för tillväxt en liten, gles region. Drivkrafterna i den nya ekonomiska

---

<sup>16</sup> <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/samhällets-ekonomi/sysselsattning-i-sverige/>

geografin kan beskrivas som: Ökad täthet ger en växande marknad. Den växande marknaden ger skalfördelar som i sin tur ger ökad tillgänglighet och ökad marknadspotential. Det attraherar å sin sida företag och individer som i sin tur tar oss tillbaka till starten med en ökad täthet. Modellen är alltså självgenererande.<sup>17</sup>

Rapporten Nya stambanor – konsekvenser och möjligheter om hur förstorade arbetsmarknadsregioner påverkar tillväxten och utvecklingen av och i regioner, skriven av Göran Cars och Johan Engström, KTH Stockholm, använder sig av denna teori. Rapporten ligger till grund för kommande avsnitt.

### Arbetsmarknadsregionernas betydelse för bostadsmarknaden

När arbetsmarknadsregionerna växer så påverkar det också bostadsmarknaden. Å ena sidan kan den bli mer trögrörlig då förbättrade pendlingsmöjligheter gör att man kan bo kvar på samma ort men arbeta på en annan. Till detta kommer att det faktum att det normal är två personer som försörjer familjen och att ena parten får ett arbete på annan ort leder inte längre automatiskt till att hela familjen flyttar. Å andra sidan kan efterfrågan på mark öka kraftigt i och med ökad tillväxt och leda till markbrist, höga bostadspriser och trängsel i stationsorten. Den efterfrågan som blir över kan då spilla över på andra mindre orter som har goda kommunikationer med den större kärnan. Detta mönster har man kunnat se i till exempel Stockholm. Dessa effekter går inte att översätta endast i förkortade restider utan beskrivs bäst som dynamiska effekter.<sup>18</sup>

### Förstorade arbetsmarknadsregioner

Utvecklingen som är beskriven ovan är utifrån dagens tillgång på infrastruktur. Den kapacitetsbrist som finns inom järnvägen utgör ett hinder för en mer dynamisk tillväxt. Utifrån teorin ”Den nya ekonomiska geografin” vet man att storleken på en arbetsmarknadsregion är avgörande för dess tillväxt. Teorin bygger på att med bättre sammankopplade orter, både mellan och inom regioner, så ökar tillgången på arbetskraft. Denna ökade tillgång leder till en bättre matchning på arbetsmarknaden då arbetsgivare lättare kan hitta rätt kompetens när pendlingen underlättas.<sup>19</sup>

Den för Sverige nödvändiga regionala utvecklingen med förstorade arbetsmarknadsregioner kräver bättre tågförbindelser. I södra Sverige handlar det om nya stambanor som sträcker sig mellan Malmö, Göteborg och Stockholm med ett flertal stationer på vägen, den så kallade Europakorridoren. Förstorade arbetsmarknadsregioner innebär också en bättre ekonomisk resiliens – man blir mer motståndskraftig mot lågkonjunkturer och ekonomin blir mer robust. Cars och Engström skriver också: Regioner som geografiska och administrativa entiteter blir således allt viktigare för att påverka utvecklingen. De bär på olika förutsättningar för hur utvecklingskraften kan frigöras exempelvis vad avser förvärvsintensitet, kompetensförsörjning, social hållbarhet och ekonomisk resiliens.<sup>20</sup>

Med den vetskapen om med vilken kraft näringslivet expanderar i Södra Sverige så är det uppenbart att bristen på tåg kan innebära en långsammare utveckling och uteblivna dynamiska effekter. Bara det faktum att sysselsättningen beräknas ha ökat med drygt 218 000 nya arbetstillfällen fram till

---

<sup>17</sup> [ny-ekonomisk-geografi.pdf \(rufs.se\)](#)

<sup>18</sup> Nya stambanor – konsekvenser och möjligheter, Göran Cars och Carl-Johan Engström s. 9

<sup>19</sup> Nya stambanor – konsekvenser och möjligheter, Göran Cars och Carl-Johan Engström s. 6

<sup>20</sup> Nya stambanor – konsekvenser och möjligheter, Göran Cars och Carl-Johan Engström s. 20

2035 borde i sig motivera nya stambanor, vi vet att med en ökad befolkning sker också ett ökat resande. Fler människor kommer att pendla till sina arbeten. Den tendensen ser vi redan nu: På de orter som Cars och Engström studerat har pendlingen de senaste 20 åren ökat med mellan 40 och 60 procent.<sup>21</sup> Ett exempel är inpendlingen till Linköping har vuxit med 69 procent och utpendlingen med 41 procent de senaste 20 åren.<sup>22</sup>

I rapporten Nya Stambanor – konsekvenser och möjligheter skriver Göran Cars och Carl-Johan Engström (s. 5): Utvecklingen mot pendling i stället för flyttning sammanhänger med att hushållen inte längre flyttar för att familjeförsörjaren får arbete på annan ort. I stället blir valet att pendla till arbetet. Människor blir med andra ord allt trögrörligare efter hushållsbildningen, vilket beror på att kvinnor är likvärdiga familjeförsörjare. Om en flytt som gynnar den person i hushållet som ska byta arbete samtidigt missgynnar övriga, då blir lösningen att personen pendlar i stället för att hela hushållet flyttar.

### Kompetensförsörjning

Om kompetensförsörjning skriver Cars och Engström: "Kompetensförsörjningen bedöms vara en nyckelfråga för en regions utvecklingskraft. Det finns starka samband mellan arbetskraftens rörlighet, kunskapspridning och produktivitet. Stora FA-regioner och särskilt universitetsorter har här en konkurrensfördel då byte av arbete lättare kan ske i dessa, men också genom den samlade högre attraktivitet som följer med ett större utbud av tjänster och kultur. Med högre utbildning följer ett utökat pendlade både inomregionalt och interregionalt."<sup>23</sup>

Redan idag pekar en majoritet av de intervjuade inför denna rapport ut kompetensbristen som ett av de största problemen för ortens utveckling. Lösningen på kompetensbristen är bland annat att kunna ta emot kompetens som bor på annan ort än där arbetsplatsen ligger.

### Nya stambanor – nya investeringar

I intervjuerna som ligger till grund för rapporten talar de tillfrågade med samstämmig röst – arbetsmarknadsregionerna i Södra Sverige behöver växa för att matchningen på arbetsmarknaden ska bli bättre. I flertalet intervjuer nämns kompetensbristen som ett hot mot framtida tillväxt och att man ser ökad tillgänglighet med kortare pendlingstid som det mest effektfulla medlet mot det problemet. För att utbyggnaden av stambanorna ska nå sin fulla potential regionalt kommer det också krävas kompetensutveckling och omställning av arbetskraften. Idag saknas det kompetens i en rad branscher.

Exempelvis så kan Göteborg kopplas tigare ihop med Borås, Jönköping med Linköping och Hässleholm med Jönköping. Helt nya arbetsmarknadsregioner skulle uppstå och med den en ökad matchning på arbetsmarknaden, något som kan vara helt avgörande för att dessa högskolestäder både ska kunna behålla och rekrytera ny kompetens. I de nya stationslägena kan sedan, tillsammans med smart stadsplanering, långtgående dynamiska effekter uppstå. Nya investeringar tar plats i närområdet till stationsläget – det öppnas upp kontor och till dem kopplas det olika typer av service.

---

<sup>21</sup> Nya stambanor – konsekvenser och möjligheter, Göran Cars och Carl-Johan Engström s. 20

<sup>22</sup> Nya stambanor – konsekvenser och möjligheter, Göran Cars och Carl-Johan Engström s. 17

<sup>23</sup> Nya stambanor – konsekvenser och möjligheter, Göran Cars och Carl-Johan Engström s. 11

## Citytunneln – en fallstudie i investeringar

Ett exempel på detta är Citytunneln i Malmö. Inför anläggandet av Citytunneln – en elva kilometer lång tågtunnel bland annat under centrala Malmö – samplanerade Trafikverket och Region Malmö. Resultatet blev att stationslägena blev mycket strategiskt anlagda i centrala Malmö och strax utanför, Hyllie som är sista/första station innan Öresundsbroförbindelsen. Per Tryding som är vice vd på Sydsvenska Handelskammaren beskriver utvecklingen som att områdena kring stationerna (främst Triangeln och Hyllie) fick ett ekonomiskt språng i och med den förbättrade infrastrukturen. Man var också stadplanemässigt beredd på utvecklingen och försåg området med kontor, affärslokaler, allmän platsmark och parkeringar.

Även Cars och Engström skriver om Citytunneln (s. 30): Byggandet av Citytunneln skapade förutsättningar för ett antal investeringar som bidragit till tillväxt och dynamiska effekter. Det handlar om omvandling av området kring Malmö Centralstation, utveckling av området kring Station Triangeln och tillskapandet av en helt ny stadsdel i anslutning till Station Hyllie. Dessa utvecklingsprojekt har fått en direkt konsekvens för utnyttjandet av Citytunneln.

Investeringar och stambanor är ömsesidigt beroende av varandra. Otvivelaktigt sker det stora investeringar idag som driver tillväxten framåt, men för att få en än mer hållbar tillväxt och en mer robust ekonomi som inte är så känslig för konjunktursvängningar krävs förbättrade och effektivare tågförbindelser som knyter samman en större arbetsmarknadsregion. Just nya stambanor tillsammans med en lyhörd stadsplanering kring stationsorterna leder i sin tur till ytterligare investeringar.

## Bostäder

Idag finns det 902 645 bostäder i de tolv stationskommunerna. Enligt uppgifter från respektive kommun kommer antalet bostäder i de aktuella kommunerna att öka med 151 975 fram till åren 2030-2035. Det är en ökning med nära 17 procent. (Tabell 2)

Bostadsbyggande är bland annat styrt av befolkningsutveckling och marknadens efterfrågan. Därför är antalet bostäder en uppskattning utifrån dagens läge. Förändringar i till exempel migrationspolitiken kan förändra efterfrågan på bostäder och leda till högre bostadsbyggande. Likaså påverkar en lågkonjunktur med en dämpande effekt.

Med den näringslivsutveckling och ökade sysselsättning som sker i Sydsverige är det lätt att dra slutsatsen att efterfrågan på bostäder kommer att öka och med det ökar bostadsproduktionen. I stora delar av området är det bostadsbrist idag, framför allt i de centrala orterna.

Enligt Boverkets beräkningar för perioden 2021-2030 behövs det 600 000 nya bostäder under perioden, eller 60 000 per år. Sju av tio av dessa bostäder behöver ligga i storstadsregionerna. Av de tio FA-regioner (regioner där hushåll både kan bo och arbeta, definition gjord av Tillväxtverket) som har störst byggbehov under perioden ligger de fem översta utmed den nya stambanans sträckning.<sup>24</sup>

## Nya stambanor – nya städer

Med förbättrad infrastruktur växer behovet av bostäder. Fler människor väljer att bosätta sig nära stambanans dragning för att få tillgång till förbättrade resmöjligheter och förkortad pendling. Slutsatsen man kan dra är att bostadsmarknaden kommer sprida ut sig mer än tidigare. Arbeten som

---

<sup>24</sup> [Regionala byggbehovsberäkningar 2021–2030 - Boverket](#)

man tidigare behövde flytta till, exempelvis från Borås till Göteborg, kommer man nu kunna pendla till och därmed bo kvar på ursprungsorten. Alternativt så flyttar man från ursprungsorten till kärnan.

I de intervjuer som delvis ligger till grund för rapporten menar flera av de intervjuade att även om det är kärnan som får störst nytta av stambanan genom stationen så är effekterna för de mindre orterna runt omkring betydande. Genom att bostadspriserna varierar på orterna så kan de orter med lägre bostadspriser få en växande bostadsmarknad genom att efterfrågan på bostäder istället riktar sig mot de mindre orterna, de blir en slags second city till huvudorten. Detta bygger dock på att det finns goda förbindelser mellan den mindre orten och kärnan. Många av de intervjuade pekar också på sambandet mellan ett beslut om stambanans stationslägen och dess påverkan på investeringar för bostäder. Man menar att med ett tydligt beslut om var stationerna ska ligga, både i vilken ort och var i orten, så kommer investeringar att ske för att bostadsbyggandet ska kunna ta fart. Om man, tvärtom, inte tar beslut så får det negativa konsekvenser på bostadsbyggandet. Investeringarna kommer att dra ut på tiden, eller utebli, och koncentrationen på bostadsmarknaden kvarstår där de orter och lägen som är attraktiva idag bibehåller sin attraktionskraft medan de positiva bieffekterna i kringorterna uteblir.

Flera studier visar också att bostadspriserna ökar när bostäderna ligger nära järnvägsstationer. En dansk studie visar att bostadspriset ökar med 4-8 procent om bostaden ligger inom 1,5 km avstånd från stationen. Andra siffror visar att möjligheten att nå sin arbetsplats med kollektiva färdmedel värderas 200 000 kronor högre än alternativet att komma till arbetsplatsen med bil.<sup>25</sup>

Boverket skriver i Regionala byggbehovsberäkningar 2021-2030 om förhållandet mellan bostäder och tillväxt (med anledning av bostadsbristen): En generation unga riskerar att inte kunna starta sina vuxenliv och ta sig in på bostadsmarknaden och storstadsregionerna riskerar att bli platser dit människor har svårt att flytta in med stora följder för arbetsmarknaden och den ekonomiska tillväxten regionalt såväl som nationellt.<sup>26</sup>

### Ett diversifierat utbud

Det är inte bara bostadsmarknaden som påverkas. En annan viktig effekt är på kontorslokaler och på serviceutbudet. Kring stationerna uppstår dynamiska effekter förutsatt att man planerar för stadsutveckling, det säger Johan Klaesson professor i nationalekonomi vid Jönköpings internationella högskola. Han menar på att den stora vinsten med nya stambanor är dels den effekt de har på arbetsmarknadsregionerna och dels den utveckling som sker nära stationerna förutsatt att dessa har ett centralt läge. Han pekar även på sambandet mellan att ju större arbetsmarknadsregionerna är desto större blir utbudet att lokal service, det blir mer diversifierat med fler restauranger och affärer: Det blir roligare att bo där, sammanfattar Johan Klaesson det.

I exemplet med Citytunneln i Malmö beskriver Cars och Engström den utveckling som uppstod kring stationslägena Triangeln och Hyllie. Man kan anta att samma effekter skulle uppstå även på andra orter, förutsatt att det sker samplanering med kommunen och näringslivet. Dessa effekter av stambanan är dynamiska, och svåra att beräkna, men av stor vikt för stationsorterna och för tillväxten i de regionala arbetsmarknadsregionerna. Runt stationerna kommer efterfrågan på såväl bostäder som kontor och service att öka.

---

<sup>25</sup> [Effekter på bostadsmarknaden och bostadsbyggande 2020 12 14 v2 \(trafikverket.se\)](#) s. 7

<sup>26</sup> [\(Regionala byggbehovsberäkningar 2021–2030 - Boverket\)](#)

## Nya stambanor behövs

En god infrastruktur är en förutsättning för att näringsliv ska frodas och för att långsiktigt attrahera nya investeringar till en kommun, en region eller till ett land. En god infrastruktur är därför en förutsättning för ett territoriums långsiktiga konkurrenskraft.

Sverige har idag cirka 10 miljoner invånare. Om drygt 10 år, år 2034, beräknas befolkningens mängden passera 11 miljoner invånare och 25 år senare väntas befolkningen uppgå till 13 miljoner invånare.<sup>27</sup> Så förutom att flera trender talar för fler tågtransporter och att tåget kommer öka sina marknadsandelar så växer också antalet invånare.

Det finns dock stora utmaningar. Redan idag råder kapacitetsbrist, det vill säga det finns för lite järnväg i förhållande till efterfrågan. Samtidigt väntas en kraftig ökad efterfrågan. Inte nog med att det leder till bristande punktlighet bland persontransporter. Kapacitetsbristen påverkar landets utveckling och konkurrenskraft. Företag drabbas av straffavgifter när de inte kan leverera i tid och det påverkar företagets trovärdighet negativt vad gäller leveranssäkerhet.

Det skadar inte bara det enskilda företaget. Det påverkar också Sverige som nation och landets möjlighet att sysselsätta människor i exportsektorer som sin tur genererar skatteintäkter som långsiktigt kan betala välfärden.

Trenden idag är tydlig. Allt fler reser med tåg och allt fler vill transportera gods med tåg. I Dagens Nyheter den 26/12 2021 redovisas siffror som tidningen har tagit fram tillsammans med Trafikverket som visar att efterfrågan på tåg ökar. Detta märks genom att de så kallade tåglägena – plats och tid i järnvägsnätet – har ökat med nära 50 procent mellan år 2017 och 2021. Enligt SJ är kapaciteten slut på vissa sträckor och kommer att ta slut på andra. Bland de hårdast belastade finns Västra stambanan mellan Göteborg och Stockholm. De nya stambanorna ska avlasta nätet men enligt de senaste prognoserna kommer de tidigast vara på plats runt 2045. I artikeln konstateras också att restiderna idag är längre än för ett par år sedan eftersom fler tåg ska samsas på samma spår.

Trafikverkets prognoser bekräftar den uppåtgående trenden: Persontransporterna väntas öka med 28 procent mellan 2017 och 2040. Resandet med tåg förväntas under samma period att öka med 53 procent.<sup>28</sup>

Ett ökat tågresande stämmer också väl överens med riksdagens transportpolitiska mål. De innebär bland annat att utsläppen av växthusgaser ska reduceras kraftigt, med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med år 2010. Det övergripande klimatmålet är att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser år 2045. Målen innebär också att antalet omkomna i trafiken ska halveras till år 2030.<sup>29</sup>

## Sammanfattning

Det händer mycket i södra Sverige. Stambanorna är pulsådern i Sydsveriges hållbara tillväxt. Stora investeringar görs och befolkningen växer. Sysselsättningen växer med nära 220 000 arbetstillfällen

---

<sup>27</sup> <https://www.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/manniskorna-i-sverige/befolkningsprognos-for-sverige/>

<sup>28</sup> Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige Prop 2020/21:151 s. 11

<sup>29</sup> Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige Prop 2020/21:151 s. 6

det kommande decenniet. Det motsvarar 4 procent av landets totala sysselsättning idag. Detta kräver en bättre infrastruktur.

Redan idag råder kapacitetsbrist på spåren och Trafikverket räknar med ökade transporter av människor och gods på järnväg. De investeringar som planeras för att bygga ut stambanorna innebär att de är klara tidigast år 2045. Det är för sent.

Kompetensbristen pekas ut som ett hot mot utvecklingen – arbetsgivare hittar inte den kompetens de behöver. Med nya stambanor växer arbetsmarknadsregionerna och det blir lättare för individen att välja var man vill bo och var man vill arbeta. De förkortade pendlingstiderna bidrar till att matchningen på arbetsmarknaden ökar. Detta främjar tillväxten och de förstörade arbetsmarknadsregionerna har en större uthållighet mot lågkonjunkturer än mindre.

På trettio år har persontrafiken på järnväg fördubblats och godstrafiken ökat med tolv procent.<sup>30</sup> Eftersom spåren redan idag är fyllda till bredden kommer det finnas en högre efterfrågan på järnvägstransporter än utbud. Nya stambanor är till stora delar lösningen på det problemet.

Man kan sammanfatta rapporten med: Med 220 000 nya arbetstillfällen är södra Sverige nyckel till den svenska välfärdens långsiktiga finansiering. För att säkra den, vidga och effektivisera arbetsmarknadsregionerna och att transporter från norr når ut i världen behövs mer järnväg.

Tabell 1

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2030	2035
Göteborg		344374							424184
Härryda		15841							19512
Mölnadal		39444							49201
Borås							61000		69400
Malmö				185285					222860
Lund				72256					86909
Hässleholm				22380					26919
Tranås						8470			8647
Jönköping						71286			81894
Värnamo						17876			18649
Linköping	152966							181689	
Norrköping	137035							156886	
Total	290001	399659		279921		97632	61000	338575	1008175
Basår									
Framräkning/prognos									
Totalt basår 1 128 213 sysselsatta									
Totalt framräkning/prognos 1 346 750 sysselsatta									
Förändring 218 537									

Källa: Uppgifter från respektive kommun

<sup>30</sup> [Utveckling och framtid inom järnvägsbranschen | Järnvägsjobb \(jarnvagsjobb.se\)](#)

Tabell 2

	Befintliga bostäder	Planerade bostäder 2030-2035	Förändring
Borås	53954	61754	7800
Göteborg	290300	338300	48000
Härryda	15000	24000	9000
Lund	64897	75297	10400
Hässleholm	28253	31253	3000
Tranås	9633	10608	975
Norrköping	70 499	83 999	13500
Linköping	83682	107682	24000
Värnamo	15400	17000	1600
Malmö	170000	185200	15200
Jönköping	69000	81000	12000
Möndal	32027	38527	6500
Total	902645	1054620	151975

Källa: Uppgifter från respektive kommun

### Intervjuade inför rapporten

Per Tryding, vice vd Sydsvenska Handelskammaren

Annika Cederfeldt Näringslivspolitisk chef Handelskammaren Jönköpings län

Anders Glemfelt Näringslivsdirektör Borås kommun

Charlotta Elliot, projektledare ESIC Östsvenska Handelskammaren

Elin Rickardsson, Näringslivspolitiskt ansvarig Fastighetsägarna Jönköpings kommun

Emil Hesse, infrastrukturstrateg Jönköpings kommun

Gunilla Grahn-Hinnfors, ansvarig stadsutveckling Västsvenska Handelskammaren

Johan Klaesson, professor nationalekonomi Jönköpings Internationella Handelshögskola

Markus Ottemark, ansvarig infrastruktur Västsvenska Handelskammaren

Martin Risberg, infrastrukturstrateg Region Skåne

Max Falk, infrastrukturstrateg Västra Götalandsregionen

Ove Lillestöl, Regionchef Västsvenska Handelskammaren Borås

*Rapporten är finansierad av Europakorridoren AB, LO-distriktet i Västsverige och Region Jönköpings län. Presenteras i samarbete med handelskamrarna i Götaland.*