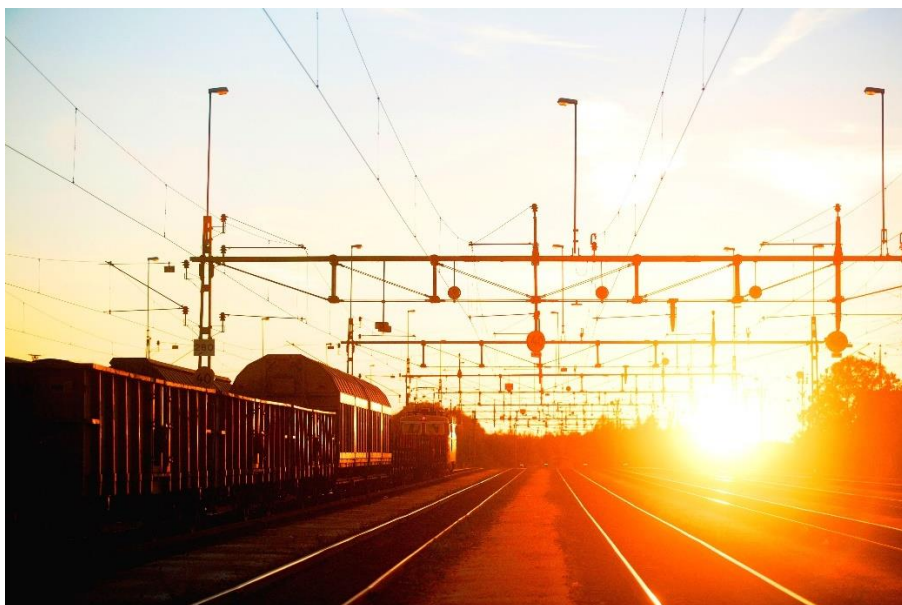


Stora regionala nyttor med nya stambanor



Rapport skriven av Göran Cars på uppdrag av:



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN



Region
Jönköpings län



Region
Östergötland



REGION
SKÅNE

2023-02-14

Förord

Bra infrastruktur och god tillgänglighet är avgörande för näringslivets utveckling och vår välfärd. Av detta skäl är det regionerna i Skåne, Västra Götaland, Östergötland och Jönköping samstämda bedömning att utbygganden av nya stambanor är utomordentligt angelägen.

De nuvarande stambanorna är utnyttjade till bristningsgränsen. Såväl gods- som framför allt persontrafiken har utvecklats mycket kraftfullt de senaste årtiondena. Persontrafiken på järnväg har mer än fördubblats sedan början av 1990-talet. Under det senaste året har godsvolymer på järnväg ökat cirka 10 procent. Konsekvenserna är trängsel och kapacitetsbrist som innebär en hög känslighet för störningar, låga hastigheter och stora punktlighetsproblem, samt svårigheter för de regionala huvudmännen att erhålla kapacitet för önskad trafik. Det behövs mer spårkapacitet. En ny stambana är också angelägen ur perspektivet sårbarhet. Idag är stambanorna mycket känsliga för driftsstörningar. Med en ny stambana skulle störningar som uppstår effektivare kunna hanteras då redundansen ökar.

Företagen har blivit alltmer specialiserade och deras konkurrenskraft avgörs i hög grad av möjligheten att rekrytera rätt kompetens och att skapa effektiva försörjningskedjor och produktionssystem. I båda dessa avseenden är infrastrukturen avgörande. Samtidigt har vi som individer blir alltmer välutbildade och specialiserade i våra yrkesval. Ju större den lokala arbetsmarknaden är, desto större är sannolikheten att hitta ett jobb som motsvarar utbildning och professionella ambitioner. En väl differentierad arbetsmarknad betyder mycket för val av boplats.

Det uppstår tveklöst nyttor ur ett nationellt perspektiv med nya stambanor. Men den största nyttan och utgångspunkten för denna rapport är de regionala nyttor som uppstår när nya stambanor blir verklighet. Det stora värdet och nyttan av nya stambanor finns hos de kommuner som ligger mellan ändpunkterna. De skulle få tillgång till en avsevärt större arbetsmarknad än idag. Med stöd i forskning och inte minst empiriska exempel har visats att den förbättrade tillgängligheten leder till utveckling och tillväxt, såväl genom förbättrade möjligheter till arbetspendling till storstäderna som genom att den egna kommunen blir mer intressant för företagsetableringar och som bostadsort. Tre städer, Trelleborg, Eskilstuna och Örnsköldsvik, som alla har fått tillgång till bättre infrastruktur har studerats med avseende på hur den förbättrade tillgängligheten påverkat sysselsättning och befolkningsutveckling.

Stockholm, februari 2023

Göran Cars

Innehållsförteckning

1 Inledning	sid 3
2 Ökad efterfrågan ger trängsel och kapacitetsbrist	3
3 Transporter växer snabbare än infrastruktur – ger en infrastrukturens skuld	5
4 Infrastrukturens betydelsefull för företag och individer	6
5 Effektivisering av befintlig infrastruktur är inte lösningen	7
6 Lönsam när Trafikverkets modell uppdaterades med färsk siffror	8
7 Regionförstoring och regional utveckling nyckel till tillväxt	9
8 Förbättrad tillgänglighet värdefull för en kommuns utveckling	10
9 Avslutande reflektioner	13

1. Inledning

Sverige står inför stora samhällsutmaningar orsakade av bland annat coronaepidemin, Ukrainakriget och energiförsörjningen. Hanteringen av dessa utmaningar ställer krav på samhällsekonomin. I debatten framförs inte sällan krav på att andra angelägna samhällsinvesteringar bör skjutas framåt i tid för att ekonomiska resurser ska kunna prioriteras till de akuta problemen. Men väl fungerande transporter och god tillgänglighet är en förutsättning för svensk ekonomi och konkurrenskraft. Satsningar på utvecklingen av infrastruktur står på intet sätt i motsatsställning till de satsningar som måste göras för att lösa de akuta problem Sverige står inför – tvärtom. Här nedan utvecklas argumenten varför en snabb utbyggnad av nya stambanor är angelägen för Sverige.

2. Ökad efterfrågan ger trängsel och kapacitetsbrist

Järnvägstrafiken har under en längre period ökat kraftigt och denna utveckling förväntas fortsätta framöver. Mellan år 2000 och 2019 ökade antalet kilometer personresor med järnväg med 69 procent. Motsvarande siffra för bil var 10 procent¹.

Kapacitetsutnyttjandet på många järnvägssträckor var mycket högt, inte bara närmast de största städerna. Detta leder till hög känslighet för störningar, låga hastigheter och stora punktlighetsproblem, samt svårigheter för de regionala huvudmännen att er hålla kapacitet för önskad trafik. Trafikverket konstaterar i en rapport att det, "För att generera en påtaglig ökning av transporterna på andra delar av järnvägen krävs omfattande infrastrukturåtgärder eftersom de prognosticerade volymerna medför ett mycket högt kapacitetsutnyttjande."²

Pandemin innebar en tydlig nedgång men nu när restriktionerna i samhället tagits bort återhämtar sig resandet snabbt och närmar sig åter de tidigare nivåerna. Detta drivs framför allt av ett starkt fritidsresande och en ökande klimatmedvetenhet där inte minst allt fler företag skärper sin resepolicy. Prognosen framåt är en fortsatt stark utveckling. Mellan åren 2017 och 2040 förväntas, enligt Trafikverkets basprognos, persontransporter att öka med 28 procent. Ökningen förväntas fördelas olika mellan trafikslagen. Resandet med tåg väntas öka med 53 procent, medan motsvarande ökning med personbil prognostiseras till 27 procent³.

På godssidan har utvecklingen inte varit lika stark. Där har man kämpat med en kostnadsnackdel som följd av kraftigt höjda banavgifter och lågpriskonkurrens från utländska åkare. Detta är nu på väg att vända snabbt. Under det senaste året har godsvolymer på järnväg ökat cirka 10 procent.

En tilltagande inhemsk chaufförsbrist och minskad tillgång på utländska chaufförer i kombination med snabbt stigande bränslepriser har ökat intresset för att lägga över godstransporter från väg till järnväg. Även här spelar den ökade miljömedvetenheten in. Allt fler företag ser i sin strävan efter att minska sitt klimatavtryck en ökad andel järnvägstransporter som en del av lösningen. Även Sveriges Åkeriföretag pekar på

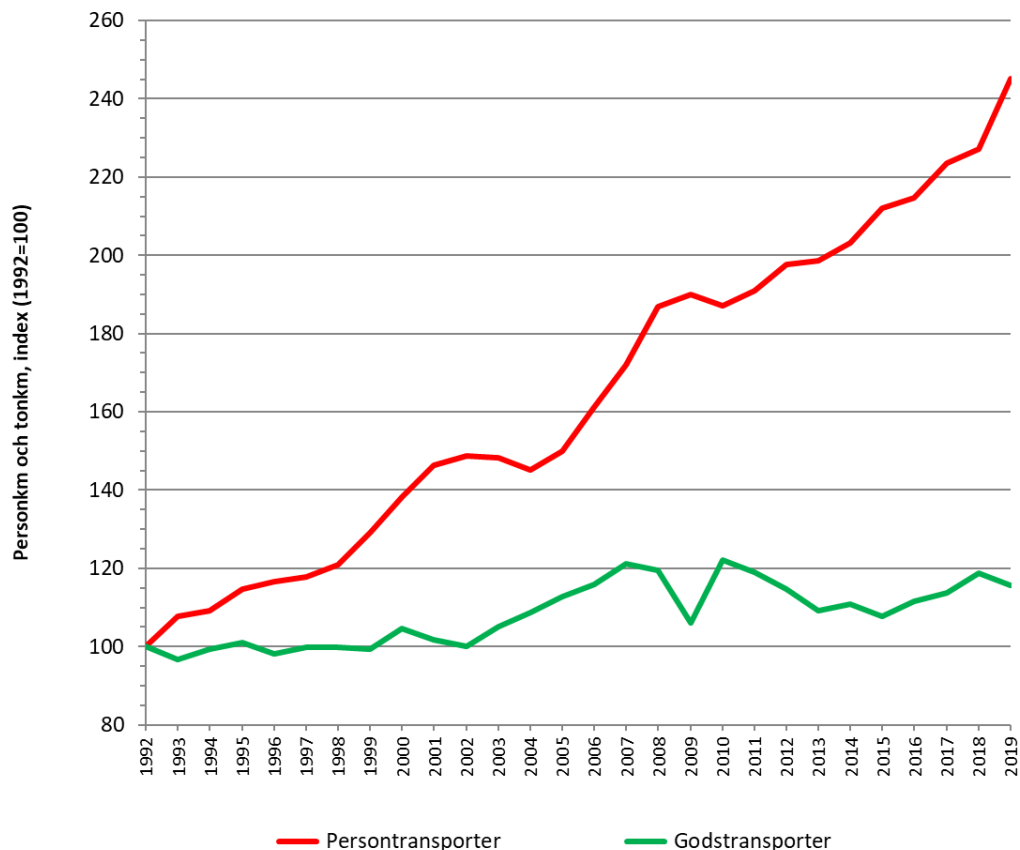
¹ Prop. 2020/21:151 *Framtidens infrastruktur hållbara investeringar i hela Sverige*

² Trafikverket (2015) *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018–2029*. Rapport 2015:180

³ Prop. 2020/21:151 *Framtidens infrastruktur hållbara investeringar i hela Sverige*

möjligheten med ett större multimodalt tänkande där tåg står för de längre transportererna och lastbil för de kortare. Transporter över 30 mil står för 38 procent av det totala transportarbetet på väg. Möjligheten att göra ett skifte från vägburen till järnvägsbaserade transporter är mycket stor.

Figur 1: Järnvägstransporter: Personkilometer och tonkilometer 1992–2019. Index (1992=100, källa: Trafikanalys)



Fehmarn Bält-tunneln

Fehmarn Bält-tunnelns färdigställande 2029 kommer på ett påtagligt sätt att påverka Sveriges tillgänglighet till kontinenten. Tunneln kommer att få stor betydelse för den svenska industrin. Enligt prognoser från Femern A/S kan godstrafiken komma att fördubblas fram till 2035. Tågtrafiken mellan Danmark och Tyskland bedöms öka från dagens 10 tåg per dygn till 100⁴.

Det blir närmare från Öresundsregionen till Hamburg än till Stockholm. Restiden från Malmö till Hamburg kommer att bli ca 2,5 timmar och med nya stambanor i Sverige kommer Hamburg kommer att kunna nås från Stockholm på cirka 5 timmar. När tunneln tas i bruk

⁴ <https://malmo.se/Oresundsmetron/Aktuella-nyheter-om-Oresundsmetron/Artiklar-Ometron/2020-12-18-Fehmarn-Balt-tunneln-ar-en-game-changer-for-Sverige.html>

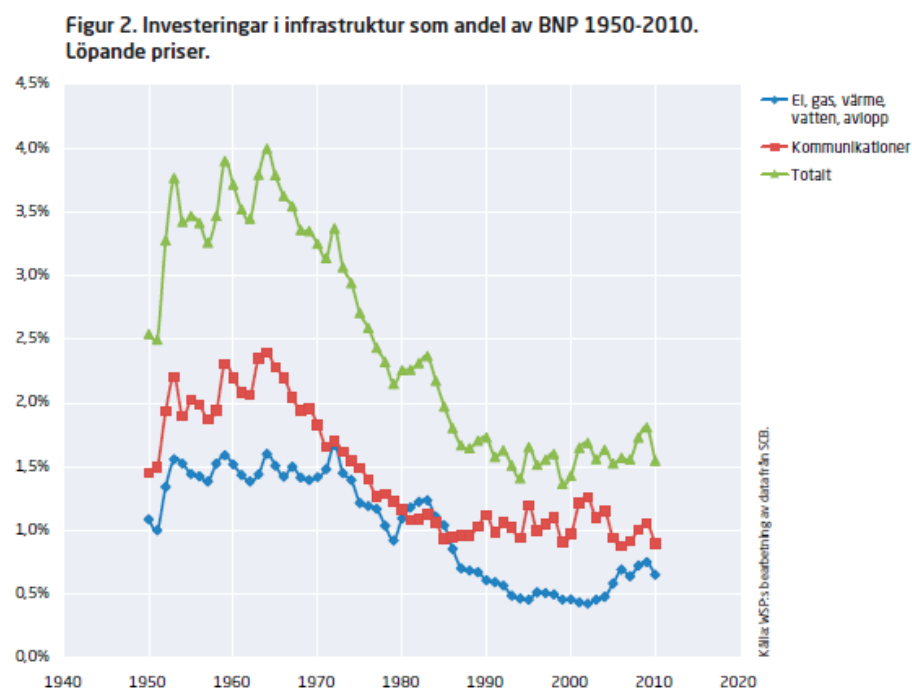
kommer en storregion för arbete, handel och turism för drygt tolv miljoner människor att öppnas.

Fehmarn Bält-förbindelsen kommer således, utöver sin betydelse för den nationella konkurrenskraften även att spela en viktig roll som möjliggörare av regional utveckling och regionförstoring i södra Sverige. Den potential som tunneln innebär för såväl effektiva gods- som persontransporter förutsätter dock en förstärkning av det svenska järnvägsnätet med nya stambanor. De kapacitetsbrister som beskrivits ovan skulle sätta stopp för den kraftiga överflyttning av landsvägstransporter till järnväg som möjliggörs med den nya tunneln.

3. Transporter växer snabbare än infrastruktur – ger en infrastruktukskuld

Uteblivna nyinvesteringar och eftersatt underhåll leder till ineffektivitet och bristande produktivitet i transportsektorn. Sveriges ekonomi har vuxit snabbare än byggande och underhåll av transportinfrastruktur, vilket har medfört, tillsammans med en kontinuerligt ökad efterfrågan på transporter, att Sverige byggt upp en infrastruktukskuld. Ytterst leder denna till försämrade konkurrenskraft och lägre tillväxt. Trots att förslaget till ny nationell plan för transportsystemet innehåller en ansenlig ökning av infrastrukturbudgeten för åren 2018 till 2029 kommer denna inte att räcka till för att åtgärda infrastruktukskulden⁵.

Investeringarna i infrastruktur ökade kraftigt under efterkrigstiden för att sedan falla tillbaka. Idag utgör de ca 1 procent av BNP



Konsekvenserna av trängsel och kapacitetsbrist får tre allvarliga effekter: För det första så begränsas arbetsmarknaden på grund av för långa restider till arbetsmöjligheter. För det andra blir det svårt att utveckla den regionala tågtrafiken på grund av kapacitetsbrist, och för

⁵ Svenskt Näringsliv (2018) *Bana ny väg för Sveriges infrastruktur*.

det tredje kommer miljömässigt sämre lösningar (bil eller buss) att bli alternativ till miljövänlig tågtrafik.

4. Infrastrukturen betydelsefull för företag och individer

En effektiv infrastruktur och transportsektor är helt avgörande för ett väl fungerande modernt samhälle. Sverige är ett till ytan stort land med en förhållandevis liten befolkning. Stora områden av landet är glest befolkade och avstånden mellan landsändarna är stora. Möjligheten att bo, arbeta och driva företag i hela landet förutsätter bra system för person- och godstransporter lokalt, regionalt, nationellt och internationellt.

Den amerikanske Nobelpristagaren Paul Krugman myntade begreppet ”den nya ekonomiska geografin” tillsammans med några andra ekonomer. Krugman menade att en rad platsbundna faktorer var avgörande för ekonomisk framgång och var kritisk till att många ekonomer tycktes betrakta den ekonomiska utvecklingen som helt platsberoende. Storleken på den arbetsmarknadsregionen har under de senaste decennierna blivit en viktig förklaringsgrund för den långsiktiga utvecklingen i en region⁶.

Antalet arbetsmarknadsregioner har kontinuerligt minskat. 1970 uppgick antalet till 187 för att 30 år senare vara nere i 90. År 2020 hade antalet minskat ytterligare och var 60. Det minskande antalet innebär att arbetsmarknadsregionerna vuxit radikalt i storlek, vilket samtidigt innebär att pendlingen vuxit och blivit alltmer betydelsefull både för hushållens försörjning och välfärd.

Företagens konkurrenskraft avgörs i hög grad av förmågan att rekrytera rätt kompetens och att skapa effektiva försörjningskedjor och produktionssystem. I båda dessa avseenden är infrastrukturen avgörande. Företagen har blivit alltmer specialiserade och behovet utbildad arbetskraft med ’rätt’ kvalifikationer blir allt viktigare. Det handlar inte bara om anställda med spetskompetens utan även om utbildade yrkesarbetare (exempelvis elektriker, svarvare, maskinförare). Ju större den lokala arbetsmarknaden är – desto större är sannolikheten att kunna hitta ’rätt’ personal för att kompetensförsörja företaget.

Utöver kompetensförsörjning handlar det om god tillgänglighet till insatsvaror, och avsättningsmarknader. Att varor kan transporteras snabbare, billigare och mer tillförlitligt medför att företagens logistik kan förbättras och effektiviseras. Lägre transport- och reskostnader leder till större marknader. Ju lägre transportkostnad, desto mer underlättas handeln, och ju större handel, desto större samhällsekonomisk vinst.

Också ur individens perspektiv är goda kommunikationer och tillgänglighet viktigt. Ju smidigare arbetspendling kan ske desto lättare är det att hitta ett arbete om motsvarar intressen och kvalifikationer. På motsvarande sätt gäller att ett stort utbud av arbetskraft gör att företag kan hitta rätt kompetens. Det öppnar för höjda löner och regional tillväxt. De växande företagen återfinns i storstadsregionerna och de större städernas lokala arbetsmarknader – där matchningen fungerar bäst.

⁶ Se exempelvis Stockholms Läns Landsting, *En ny ekonomisk geografi*, Rapport 5:2013

En väl differentierad arbetsmarknad betyder också mycket för val av boplats⁷. Betydelsen av pendling är särskilt stor på den svenska arbetsmarknaden som domineras av tvåförsörjarfamiljer⁸. Med en hög andel dubbelarbetande hushåll förstärks fördelen med stora lokala arbetsmarknader.

5. Effektivisering av befintlig infrastruktur är inte lösningen

Fyrstegsprincipen är en grundläggande utgångspunkt för infrastrukturplanering. Den innebär i första hand åtgärder som kan påverka behovet av transporter och valet av transportsätt, i andra hand åtgärder som effektiviserar användningen av infrastruktur och fordon, i tredje hand begränsade ombyggnadsåtgärder och i fjärde hand nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Trafikverket konstaterar i en rapport från 2016 att Södra och Västra stambanan är mycket hårt belastade. I kombination med att anläggningarna är slitna och att banorna trafikeras av trafik med stor variation i hastighet har restiderna succesivt blivit längre och punktligheten är låg. Efterfrågan på utökad trafik kan inte mötas. Fyrstegsprincipen låg till grund för den analys som gjordes och resulterade i följande slutsatser.

Steg 1 Åtgärder för att påverka behovet av transporter bedömdes kunna dämpa efterfrågan till viss del men ligger till stor del utanför Trafikverkets verksamhetsområde. Att styra över trafik till andra transportslag än järnväg ansågs inte eftersträvansvärt då det ofta medför större koldioxidutsläpp.

Steg 2. Det bedömdes inte finnas stor potential att utnyttja befintliga banor så mycket effektivare än vad som redan gjordes.

Steg 3. Begränsade ombyggnader bedömdes kunna öka kapaciteten något men eftersom bristerna inte består av enstaka flaskhalsar bedömdes potentialen begränsad.

Steg 4. En utbyggnad till fyrspar längs delar av stambanorna i kombination med nya förbigångsspar på andra delar bedömdes kunna leda ökad kapacitet för all järnvägstrafik och kortare restider för persontrafiken.

Trafikverkets slutsats var att steg 1–3-åtgärder är angelägna och kan bidra till att effektivisera och öka kapaciteten i järnvägssystemet. Men för att kunna möta det kraftigt ökade behovet av såväl gods- som persontransporter var bedömningen att en utbyggnad av nya stambanor var nödvändig, det vill säga steg 4-åtgärder.

Järnvägssystemet är redan fullt. Om järnvägen ska kunna möta växande behov och ta en större andel av transportarbetet måste ny kapacitet tillföras. Det handlar inte om någon enstaka flaskhals som behöver byggas bort utan på långa sträckor är det nya spår som behövs. Alternativet att bygga dessa i anslutning till befintliga stambanor är komplicerat och skulle under lång tid innebära stora störningar i trafiken.

Det billigaste och mest effektiva sättet att tillföra den nya kapaciteten är genom att bygga nya stambanor som är renodlade för endast snabba tåg. Nya stambanor skulle bidra till en

⁷ Björk, C (2006) *I regionförstoringens spår*, KTH 2006

⁸ Gustafsson Siv, *Ekonomisk teori för tvåförsörjarfamiljen*, Ekonomisk Debatt 6/91

betydande ökning av kapaciteten i järnvägssystemet och därmed plats för fler person- och godståg. De nya stambanorna skulle tillföra kapacitet genom nya dubbelspår och samtidigt frigöra kapacitet på de befintliga stambanorna. När huvuddelen av den snabba persontrafiken flyttas till de nya stambanorna blir det mer utrymme över på de befintliga stambanorna för gods- och långsammare persontrafik⁹.

Med en egen stambana för snabbtåg frigörs alltså kapacitet på de befintliga stambanorna. Dessutom skulle punktligheten, som i dag är låg, förbättras såväl på de existerande som nya stambanorna. Mer än 95 % punktlighet blir fullt möjligt att nå, visar internationell erfarenhet där snabbtågen på egen bana i flera fall kommer upp i 99 % punktlighet¹⁰.

6. Lönsam när Trafikverkets modell uppdaterades med färsk siffror

Det finns anledning att värja sig mot samhällsekonomiska analyser med tvärsäkra slutsatser huruvida nya stambanor skulle vara lönsamma eller inte. Invändningarna kan summeras i följande punkter:

För det första finns en svårighet att med samhällsekonomisk analys fånga in alla de aspekter som tillsammans utgör projektets helhet.

För det andra är det inte möjligt att sätta ett relevant värde i kronor och ören på en viss nytta som är en gemensam för alla parter.

För det tredje påverkas nyttan av hur lokala och regionala aktörer kommer att agera med anledning av en viss infrastrukturinvestering.

En övergripande slutsats är således att samhällsekonomiska kalkyler är ett rimligt sätt att mäta det som kan mätas. Men även det som kan mätas kan värderas olika av olika aktörer. Med en samhällsekonomisk bedömning och en systematisk redovisning av icke mätbara faktorer samt möjliga dynamiska effekter erhålls ett bättre underlag som olika beslutsfattare kan ta ställning till. Att göra en samhällsekonomisk analys innebär alltid att välja vilka faktorer som ska inkluderas och vilka som ska exkluderas i kalkylen¹¹.

När Trafikverket gör samhällsekonomiska beräkningar använder sig de av en modell som kallas för Sampers. Efter att Trafikverket gjort en beräkning av de nya stambanorna lät de konsultföretaget Jacobs göra en second opinion. De kom fram till att Trafikverket underskattat resandet med 30 procent¹².

Sedan tidigare har Skanska presenterat en byggteknik med så kallade landbroar som dels kortar byggtiden, dels minskar byggkostnaden väsentligt. Vad händer om man stoppar in dessa parametrar i Trafikverkets Sampersmodell? Med det som utgångspunkt lät Region

⁹ Trafikverket (2021) *Nya stambanor för höghastighetståg*. Rapport 2021-02-28

¹⁰ Nelldal, Bo-Lennart (2019) *Höghastighetsbanor – En investering för hållbart resande och godstrafik*. Rapport KTH, Järnvägsgruppen, publikation 2019-02

¹¹ Cars, Göran & Carl-Johan Engström (2021) *Bedömningar av stora infrastrukturprojekt*. Region Jönköping: Rapport

¹² Jacobs Engineering. (2021) *New main lines demand review*

Jönköpings län konsultföretaget WSP göra en ny beräkning. Den visar på kraftigt ökad lönsamhet med dessa nya förutsättningar¹³.

Branschorganisationen Tågföretagen lät sig inspireras av dessa förutsättningar och gav parallellt konsultföretaget KREERA i uppdrag att beräkningar nyttorna med de nya stambanorna ur ett godsperspektiv. I och med att det frigörs så mycket kapacitet på befintliga stambanor kan betydligt mycket mer gods transporteras på järnväg, mer än vad Trafikverket tidigare beräknat. När även dessa förutsättningar vägdes in i den samhällsekonomiska beräkningen kom KREERA fram till att det är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga nya stambanor¹⁴.

Dynamiska effekter

Syftet med en investering i nya stambanor är att skapa en förbättrad tillgänglighet. Järnvägen är alltså *medlet* att nå målet.

För en kommun eller region kan satsningar som matchar med infrastrukturinvesteringen innebära att infrastrukturen blir katalysatorn som möjliggör regional utveckling och stadsutveckling.

Möjligheten att skapa dynamiska utvecklingseffekter bör ha stor betydelse för beslut om ett stort infrastrukturprojekt ska genomföras eller inte. De dynamiska effekterna uppstår emellertid inte som ett mekaniskt orsak-verkanskeende. De är påverkbara av de parter där järnvägen har sina noder – dvs kommuner och regioner¹⁵.

7. Regionförstoring och regional utveckling nyckel till tillväxt

Idag är Sveriges tillväxt i hög grad kopplad till ett antal större städer. Stora delar av Sverige, inte minst kommuner med sämre till tillgänglighet, karaktäriseras av stagnation eller tillbakagång. Med nya stambanor skulle inte enbart stationskommuner, utan i hög grad också närliggande mindre kommuner, ges radikalt bättre förutsättningar för utveckling genom att de integrerats i och därmed får tillgång till en betydligt större arbetsmarknad.

Storleken på den lokala arbetsmarknaden (FA-regionen) har under de senaste decennierna blivit en viktig förklaringsgrund för den långsiktiga utvecklingen i en region. Förklaringen bygger på forskningen inom regionalekonomi och den teoriutveckling som skett inom den s.k. nya ekonomiska geografin. Denna forskning har visat att en regions storlek är central för den långsiktiga ekonomiska utvecklingen¹⁶ och regionförstoring har blivit ett begrepp.

¹³ WSP (2022-06-14) *Uppdatering av samhällsekonomisk kalkyl med multivariabel känslighetsanalys*

¹⁴ Kreera (2022-06-07) *PM - Färdigställande av nya stambanan – en samhällsekonomisk analys*

¹⁵ Göran Cars & Carl-Johan Engström (2021) *Bedömningar av stora infrastrukturprojekt*. Rapport Region Jönköping

¹⁶ se exempelvis Stockholms Läns Landsting, *En ny ekonomisk geografi*, Rapport 5:2013

8. Förbättrad tillgänglighet värdefull för en kommuns utveckling

I detta avsnitt studeras inledningsvis effekter av en förbättrad tillgänglighet i tre kommuner. De frågor som belyses är hur arbetsresandet utvecklats och på vilket sätt den förbättrade tillgängligheten påverkat kommunen utveckling. De tre kommuner som studerats är Trelleborg (Pågatågsetablering), Eskilstuna (Svealandsbanan) och Örnköldsvik (Botniabanan). Med erfarenheterna från dessa fallstudier förs sedan en diskussion om vad en förbättrad tillgänglighet skulle innebära för två kommuner som utpekats som stationsorter på en ny stambana.

I Trelleborg, Eskilstuna och Örnköldsvik har skett en kraftig ökning av arbetspendlingen över kommungräns i och med att tillgängligheten förbättrats. I hög grad har pendlingen kommit att ske till större städer som tidigare inte var nåbara på ett pendlingsavstånd understigande en timme; Malmö, Umeå och Stockholm för de respektive regionerna.

Även om utpendlingen dominerar, så bedöms den relativt sett mindre inpendlingen vara av stor betydelse för det lokala näringslivet i fallstudiekommunerna. Den förbättrade tillgängligheten har underlättat rekryteringen av personal som tidigare varit svårrekryterad eftersom man inte velat byta bostadsort.

Ytterligare ett värde av den förbättrade tillgängligheten avser sociala och kulturella nyttor. Med kortare resvägar har kulturutbud i andra kommuner blivit tillgängligt, och omvänt har skapats förutsättningar för kulturevenemang i fallstudiekommunerna som förutsätter ett större underlag än det som kan uppbringas i den egna kommunen. En parallell effekt kan noteras vad gäller sociala kontakter. Minskade restider har inneburit ökade möjligheter att mer frekvent skapa och upprätthålla sociala relationer.

Vidare noteras också en miljödimension som en effekt av den förbättrade tillgängligheten. Nya effektiva tågförbindelser har medfört en överflyttning av transporter från bil och väg till tåg.

Innan tillgängligheten förbättrades hade två av de tre fallstudiestäderna en vikande befolkning (Örnköldsvik och Eskilstuna). Trelleborg hade en befolkningstillväxt redan innan Pågatågtrafikens start. Parallellt i tid med ny tågtrafik och förbättrad tillgänglighet så vände befolkningsutvecklingen i både Örnköldsvik och Eskilstuna, från att ha minskat blev den tillväxande. I Trelleborg, som redan tidigare haft en tillväxt, sammanföll Pågatågtrafikens start med en betydligt kraftigare befolkningstillväxt än tidigare.

Naturligtvis kan man i ett enskilt fall alltid hävda att en viss befolkningsutveckling kan vara orsakad av flera olika faktorer. Vi vill dock med stöd i fallstudierna hävda att den förbättrade tillgängligheten spelat en nyckelroll. Vi baserar detta dels med stöd i den samstämmiga bilden från de tre fallstudierna. Den positiva befolkningsutvecklingen uppstår parallellt i tid med att de nya järnvägslinjerna tas i bruk. Vår bedömning styrks också av intervjuer med lokala tjänstepersoner som samstämt förmedlar bilden av att den förbättrade tillgängligheten möjliggjort kvarboende och inflyttning till fallstudiekommunen genom att man fått tillgång till en betydligt större arbetsmarknad och därmed bättre chanser till jobb som matchar egna preferenser och kvalifikationer. Dessutom bedöms den förbättrade tillgängligheten ha bidragit till att kommunen blivit intressantare för företagsetableringar.

Den förbättrade tillgängligheten var inte bara en vinst för fallstudiekommunerna utan också för regionen som helhet. Näringslivet i de större städerna och andra kommuner i den nya större arbetsmarknadsregionen fick tillgång till ett betydligt större omland och utbud av arbetskraft. Boende i den omgivande regionen fick tillgång till en större arbetsmarknad samt ett rikare nöjes- och kulturliv.

Med stöd i de effekter som den förbättrade tillgängligheten inneburit i de tre fallstudiekommunerna för vi nedan ett resonemang om vilka effekter en ny stambana skulle innebära för två tänkta stationskommuner, Jönköping och Borås.

Precis som i de tre fallstudiekommunerna ovan sker idag en omfattande arbetspendling till och från Jönköping och Borås. Arbetspendlingen har ökat mycket kraftigt under de senaste två decennierna, trots att den hämmas av alltför långa tidsavstånd till viktiga målpunkter. Med nya stambanor skulle storleken på den arbetsmarknadsregion Jönköpingsbon och Boråsare mångdubblas. I tabellen nedan redovisas restider till ett antal målpunkter dels i dagsläget dels med nya stambanor.

Tabell 1: Restider idag och med nya stambanor¹⁷

Från Jönköping Till	Restid idag	Restid med nya stambanor	Tidsvinst
Linköping	01:36	00:36	01:00
Borås	02:22	00:26	01:56
Stockholm	03:14	01:21	01:53
Göteborg	02:24	00:51	01:33
Malmö	02:38	01:17	01:21
Från Borås Till	Restid idag	Restid med nya stambanor	Tidsvinst
Linköping	03:16	00:53	02:23
Jönköping	02:22	00:26	01:56
Stockholm	04:19	01:58	02:21
Göteborg	01:32	00:37	00:55

Av tabellerna ovan framgår att de två stationsstäderna skulle få en radikalt förbättrad tillgänglighet vid byggande av nya stambanor. Storstorstadsregioner som idag inte är praktiskt nåbara för dagsresor skulle bli tillgängliga. Här skulle restiderna till stora arbetsmarknadsregioner i flera fall halveras. En resa från Jönköping till Göteborg, Linköping, Norrköping eller Borås skulle ta mindre än en timme. En resa Stockholm eller Malmö skulle ta drygt en timme. En timme har ofta betraktats som en maxtid för resväg till arbetet. Det är möjligt att också en längre restid kan bedömas som acceptabel om man inte behöver vara fysiskt på plats på arbetet alla dagar i veckan. Pandemin har inneburit att många som har möjlighet valt att – även efter pandemin - förlägga viss arbetstid till hemmet. Detta betyder också Stockholm och Malmö skulle kunna vara intressanta som arbetsställen för Jönköpingsbor och boråsare som inte behöver vara arbetet alla dagar i veckan

¹⁷ Cars, Göran & Carl-Johan Engström (2021) *Nya stambanor – Konsekvenser och möjligheter*. Rapport Region Jönköping 2021

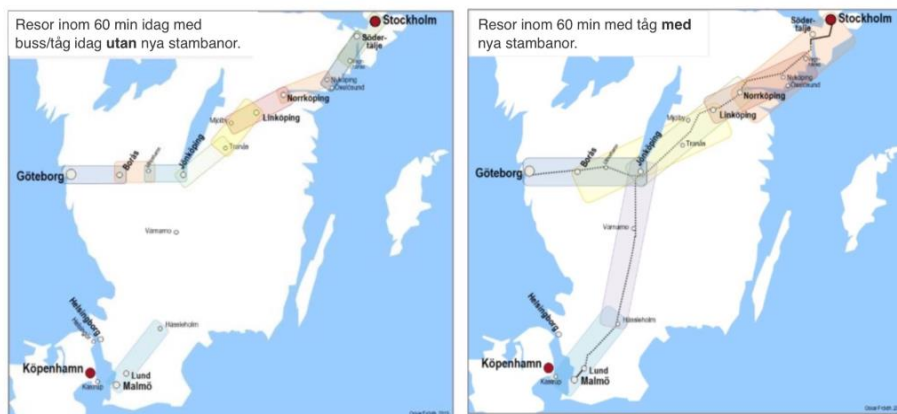
En titt på siffrorna för restider från Borås uppvisar samma mönster som de från Jönköping. Flera städer Göteborg, Norrköping, Linköping och Jönköping har idag restider på mellan 1,5 – 3,5 timmar skulle med nya stambanor kunna nås på en restid understigande en timme. Också Stockholm skulle få en helt annan tillgänglighet och kunna vara en del av arbetsmarknaden för personer som inte dagligen måste vara på arbetsplatsen.

Den relativa största tillgänglighetsförbättringen med en ny stambana uppstår *mellan regionkärnorna* som i flera fall får restider som är acceptabla även vid arbetspendling.

Redan idag går ett stort antal resor med X2000 mellan städer längs banan, inte mellan ändpunkterna. Det belyser att ett nya stambanor kraftfullare skulle knyta samman stationstäder längs banan och ändpunkterna i mer slagkraftiga arbetsmarknadsregioner. De effekter som kan förväntas är att de mindre regionerna i relation till storstadsregionerna får en säkrare kompetensförsörjning av nyckelarbetskraft och blir mer robust för konjunktursvängningar samt förstärker det mest kvalificerade utbudet av service och kultur i storstadsregionerna.

De två figurerna nedan är en illustration av hur påtagligt tillgängligheten mellan olika städer och regioner längs en ny stambana skulle förbättras. Det som idag är relativt små och begränsade arbetsmarknader skulle genom en ny stambana komma att integreras i betydligt större och därmed skapa förutsättningar för en kraftfull lokal och regional utveckling.

Figur 3: Restider och tillgänglighet idag och med nya stambanor



Källa: Bearbetning av: Restider inom 60 minuter med buss och tåg 2013 och med höghastighetsbanor enligt Sverigeförhandlingen. De färgade ytorna motsvarar ungefärliga omland för daglig pendling (modifierad efter Fröidh och Warg, 2013)¹⁸.

¹⁸ Nelldal, Bo-Lennart (2019) *Höghastighetsbanor – En investering för hållbart resande och godstrafik*. KTH Järnvägsgruppen, publikation 19–02

9. Avslutande reflektioner

En väl fungerande infrastruktur är avgörande för Sveriges utveckling.

Järnvägstrafiken har under en längre period ökat kraftigt och denna utveckling förväntas fortsätta framöver. Samtidigt kan dock konstateras att Sveriges ekonomi vuxit snabbare än investeringarna i infrastruktur. Resultatet har blivit trängsel och kapacitetsbrist som får allvarliga följdkonsekvenser. För det första så begränsas arbetsmarknaden på grund allt för långa restider till arbetsmöjligheter. För det andra blir det svårt att utveckla den regionala tågtrafiken på grund av kapacitetsbrist, och för det tredje kommer miljömässigt sämre lösningar (bil eller buss) att bli alternativ till miljövänlig tågtrafik.

Företagens konkurrenskraft avgörs i hög grad av möjligheten av att rekrytera rätt kompetens. Ju större den lokala arbetsmarknaden är – desto större är sannolikheten att kunna hitta 'rätt' personal för att kompetensförsörja företaget. Utöver kompetensförsörjning handlar det om försörjningskedjor och produktionssystem som innebär att företagen har god tillgänglighet till insatsvaror och avsättningsmarknader.

Storleken på den lokala arbetsmarknaden är avgörande viktig för den långsiktiga utvecklingen i en region. En regions storlek är central för den långsiktiga ekonomiska utvecklingen. Studier av hur svenska arbetsmarknadsregioner utvecklats visar ett mycket starkt samband mellan storlek och tillväxt. Ju större arbetsmarknadsregion är, desto större har tillväxten varit.

Idag är Sveriges tillväxt i hög grad kopplad till ett antal större städer. Stora delar av Sverige, inte minst kommuner med sämre tillgänglighet karaktäriseras av stagnation eller tillbakagång. Med nya stambanor skulle framför allt stationskommunerna, men i hög grad också närliggande mindre kommuner, ges radikalt bättre förutsättningar för utveckling genom att de integrerats i och därmed fått tillgång till en betydligt större arbetsmarknad.

I tre genomförda fallstudier avseende kommuner som fått ny tåginfrastruktur kan vi konstatera att den förbättrade tillgängligheten inneburit att boende i dessa kommuner fått tillgång till en väsentligt större arbetsmarknad. Pendlingen inom den nya större arbetsmarknaden har ökat betydligt. Individer har fått större möjlighet att välja ett arbete som motsvarar kvalifikationer och intressen. Företagen har fått ett större omland vilket underlättat kompetensförsörjningen.

En väl fungerande infrastruktur är avgörande för Sveriges utveckling och tillväxt. Järnvägssystemet är fullt eller till och med överfullt. Om järnvägen ska kunna möta växande behov och ta en större andel av transportarbetet måste ny kapacitet tillföras. Det handlar inte om flaskhalsar som behöver byggas bort utan om nya stambanor.