

Vi är en lösning på spåren

En ny och smart järnvägsdragning
– som vi kallar Vätterlänken

europa
korrid•ren



Innehåll

Inledning – Vi är en lösning på spåren

Vad handlar det om?

Industrin – Sveriges motor hackar

Kompetens och kontakter – ett måste för utveckling

Vätterlänken – mer än lokal fråga

Mer nytta utmed nya spår

Kortfakta

Företagsröster

”Sverige kopplar på sina ånglok”



Foto: Per Ingelsten

Thorbjörn
Sagerström, VD
DS Smith Sverige

”Utan effektiva kommunikationer väljs Sverige bort”



Elin von der
Lancken,
vice VD Skill

” Det handlar om både logistik och kompetens. Vi är cirka 12 000 företag i Gnosjöregionen och omsätter uppåt 55 miljarder kronor. Det är en viktig del av svensk industri. Vi behöver specialister: ingenjörer och andra tekniska kompetenser, som designers – det kommer inte att bli lättare som demografin ser ut med stora pensionsavgångar. När Fehmarn Bältförbindelsen är klar blir det snabbtåg mellan Köpenhamn och Hamburg. Och sedan kopplar vi på våra ånglok. Då kan vi inte säga att vi vill vara med i Europa. Visst – det är förfärligt mycket pengar, men vi måste satsa för nästa generation.”

” Det handlar om kompetensbrist och konkurrenskraft för både individer och företag – ska vi vara med i den globala konkurrensen måste vi följa med. I nuläget är det så mycket enklare att växa i Europa med tanke på hur tättbyggt det är där. Har inte vi effektiva kommunikationer kommer vår konkurrenskraft att halka efter. Om Sverige halkar efter i investeringar i järnväg ökar distansen och vi uppfattas som långt borta. Vi måste överlag öka möjligheten till arbetskrafts-pendling. I nuläget märks en tillbakagång där alltfler arbetsgivare kräver att de anställda är på plats. Utan effektiva kommunikationsvägar väljs Sverige och svenska arbetsgivare bort.”

Vi är en lösning på spåren

Sverige måste tänka i nya banor. Ingen kan ha missat den frustrerade debatten om den ålderstigna järnvägens brister, slitage och förseningar. Som resenär har man förmodligen personligen upplevt överbelastningens följdverkningar – förtroendet för tåg som pålitligt transportalternativ är helt enkelt hotat. För de många företagen öster om Vättern får den tilltagande järnvägsinfarkten svåra konsekvenser. Att de inte kan växa och fungera fullt ut är på sikt ett hot mot Sveriges välfärd.

Situationen är alarmerande men frågan har fastnat i oacceptabla lösningar. För att komma framåt har vi i den entreprenöranda som präglar våra regioner arbetat fram en egen lösning. Det är ett framåtlutat förslag om en helt ny järnvägslösning som knyter ihop tillväxtområdena Jönköping och Linköping. Med färdigställandet av Ostlänken stärks kapaciteten till Norrköping, och till Stockholm-Mälardalen. Därmed avlastas de befintliga spåren i en del av Sverige som kommer att utsättas för ännu större tryck framöver.

Den eftersatta järnvägen för dagligen med sig stora utmaningar som måste tas på allvar. Enorma möjligheter till utveckling riskerar att gå till spillo – för näringslivet, för Sverige och för dig som invånare. I den här broschyren vill Region Jönköpings län och Region Östergötland på ett översiktligt sätt lyfta fram några av de viktigaste argumenten för ökad transportkapacitet.

Det är bråttom nu och Sverige måste tänka i nya banor!



40 procent, kanske ännu mer genom Jönköpings- och Östergötlands län – Trafikverket bedömer ökningen av godstrafik till år 2040

”Börja med tågen så kommer etableringarna”



Foto: Erik Hellqvist

Johan Weiström,
vice VD och
fabrikschef Bosch
Thermoteknik i Tranås

”Vi tillverkar värmepumpar med komponenter som kommer från olika delar av världen och exporterar i ökande takt till de centrala delarna av Europa. Vi har runt 100 ingenjörer som arbetar i Tranås och behöver kunna rekrytera bredare än idag. Detta är en komplex verksamhet som det tar tid att komma in i, men det är också en utmaning att behålla medarbetare under en längre tid.

Att rekrytera från Jönköping och högskolan är en stor utmaning, det är åtta mil enkel resa och man måste köra bil eftersom bussarna delvis har dragits in. Pendlingsproblemen är definitivt ett samtalsämne bland företagen i Tranås och situationen påverkar tillväxten. Man kan inte vänta – börja med tågen så kommer etableringarna, inte tvärtom.”

En ny, smart järnvägsdragning – som vi kallar Vätterlänken.

◀ Materialet finns digitalt på www.europakorridoren.se (Rapporter)



42 minuter – det blir restiden mellan Jönköping och Linköping med Vätterlänken.



Vad handlar det

Inte någonstans i Europa är utbytet mellan städer av denna storlek som ligger så nära varandra så litet. En konsekvens av det är att näringslivet har svårt att få tag i rätt kompetens för att klara en hårdnande internationell konkurrens med stora krav på omställning för att möta framtiden. Man måste kunna röra sig enklare och pendla med rimliga förutsättningar, exempelvis mellan Jönköping, Linköping och Norrköping.

Invånarantalet i de växande regionerna på Vätterns östra sida närmar sig en miljon, men det råder så kallad kontaktskugga och tar exempelvis nästan två timmar att resa med tåg mellan Jönköping och Linköping med ett byte i Nässjö. Få vill dagspendla under de förutsättningarna vilket förstärker utbytet av kunskaper och utvecklingskraft mellan länen där det förutom ett kraftfullt näringsliv också finns högskolor, universitet och gemensam sjukvård. Det handlar alltså om att ge människor möjlighet att röra sig i ett större område och för företagen att kunna rekrytera från en större region.

Sverige missar viktiga investeringar

Men det finns fler viktiga argument som understryker varför mer järnväg brådskar. Industrin med sina metallvaror, plastkomponenter och skogsprodukter – är några exempel på den fysiska last som dygnet runt rör sig genom Östergötlands och Jönköpings län. Industrin är motorn i svensk ekonomi och många tillverkande företag finns som bekant just där, utmed den södra stambanans mest eftersatta del.

400 000

400 000 –
sysselsatta
i industrin som
påverkas av brister
i järnvägssystemet.

Vad handlar det om?

om?

En rapport som tagits fram av projektet Omtag svensk järnväg pekar på att ett bättre järnvägsnät skulle kunna innebära investeringar till ett värde av 25 miljarder kronor varje år, vilket betyder massor av jobb och enorma skatteintäkter till Sveriges välfärd. Men – istället berättar vart fjärde företag i rapporten om störningar, stopp och kapacitetsbrist i transportsystemet som bromsar planerna på att växa.

Vi står inför ett val

Det svenska järnvägsnätet är redan dåligt i en internationell jämförelse, och betyget sjunker. Samtidigt visar Trafikverkets bedömningar att mängden gods på järnväg kommer att öka med hela 40 procent till år 2040 – kanske ännu mer på södra stambanan genom Jönköpings län och Östergötland. En prognos som borde vara glädjande men istället väcker oro när situationen redan är ohållbar och man inte kan lita på den trånga järnvägen – som många företag ändå tvingas att använda på grund av vikt, mängd och kundens krav.

Nu har Sverige ett val: antingen väljer vi att låta järnvägens brister bromsa industrins utveckling, eller så satsar vi och låter företagen växa och anställa fler.

”... Nu har Sverige ett val: antingen väljer vi att låta järnvägens brister bromsa industrins utveckling, eller så satsar vi och låter företagen växa och anställa fler.

”Vi har en ständig utmaning att rekrytera”



Karin Sandén
Ahlqvist,
VD Axelent

”Bättre förbindelser är viktigt för oss i näringslivet, vi är ett exporterande företag och en hel del går från hamnen i Göteborg. Jag hade önskat att vi kunde transportera mer på järnväg det är både hållbart och effektivt men det brister i kapaciteten och är väldigt svårt att ta det hela vägen. Regionen behöver överlag bättre förbindelser, till Stockholm och flygplatser för kompetens och möten. Idag är inte järnvägen ett alternativ när det gäller kompetensförsörjningen här till oss som har vårt huvudkontor i Hillerstorp, och vi har en ständig utmaning att rekrytera: inom produktionsteknik, automation, ja det mesta – vi är väldigt många som söker efter kompetens. Vi som region behöver vara mer attraktiv och enklare att resa in. Där blir järnvägsförbindelserna jätteviktiga – åtminstone en bit fram till Hillerstorp.”

”En otrolig strategisk svaghet”



Mathias
Bransmo,
VD Kvadrat

”Situationen är en otrolig strategisk svaghet när Jönköping skulle kunna bli en ny centralpunkt. Kapacitetsbristen påverkar oss som IT-konsultföretag mycket. Vissa kunder inom exempelvis industrin efterfrågar kompetens som inte vill åka till Jönköpings län eftersom det är för krångligt. Det är klart att det är ett hinder för Jönköping om kompetens och investerare tycker att det är bökigt att åka dit, platsen blir isolerad och mindre intressant för utveckling. Vätterlänkens sträckning är helt rätt att satsa på, den kommer ha mest effekt.”

125 000

100 000–125 000 jobb – skulle kunna finansieras av intäkter som uteblir på grund av bristande tågtransporter.

Vätterlänken – mer än lokal frå

Frågan om en fungerande järnväg är inte lokal eller regional. Den handlar om Sveriges möjlighet att fortsätta att vara en ledande industrination med stor export, och om Europas utveckling – som kommer att få än större betydelse i den osäkra omvärldsutvecklingen.

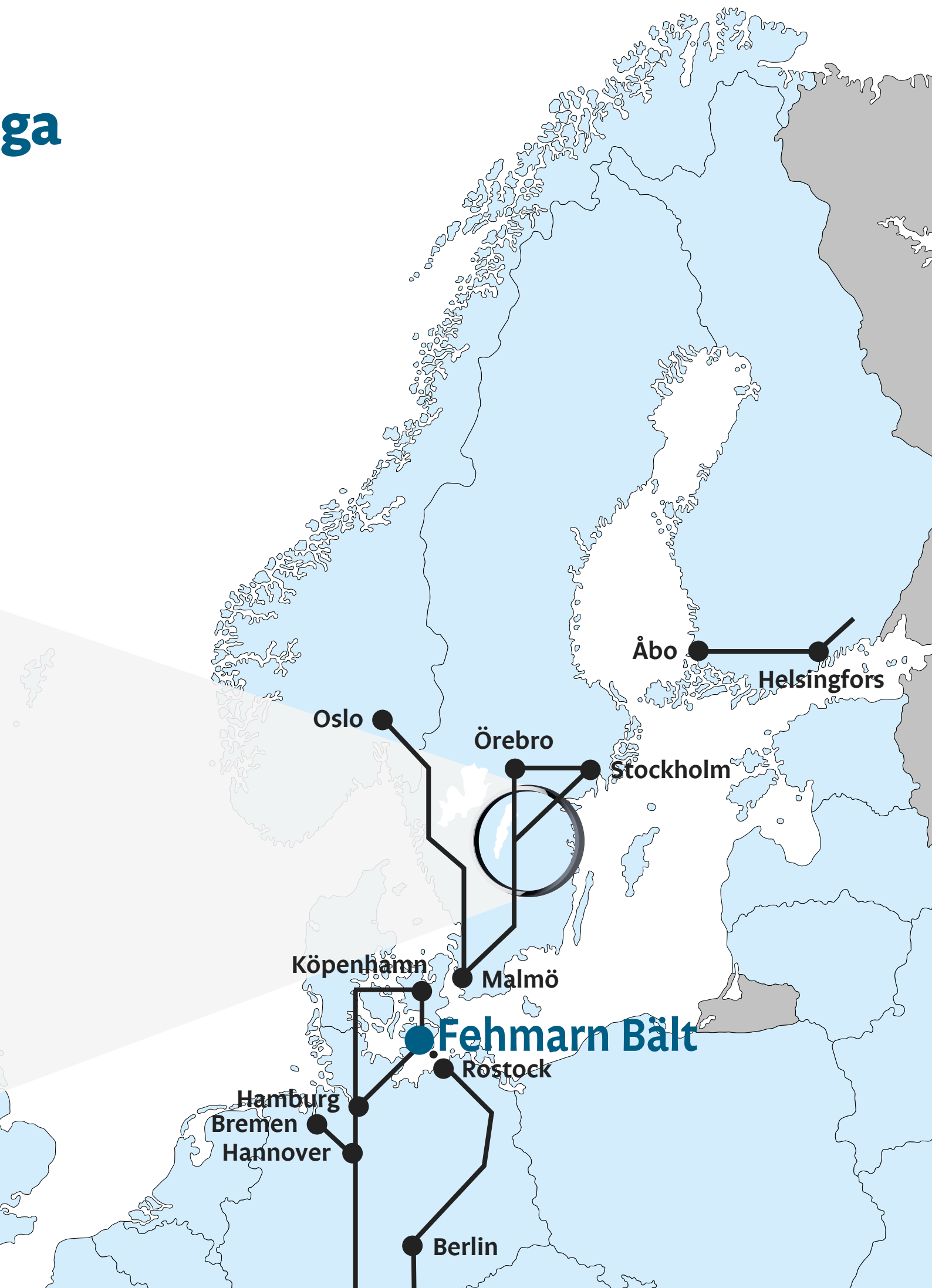
Ingen har missat den spännande utvecklingen i norra Sverige där en hel industri byggs upp kring klimatvänliga innovationer som fossilfritt stål, och på sikt kanske också kring attraktiva mineraler. Detta är råvaror och komponenter som på något sätt ska flyttas söderut till hamnar och nedåt kontinenten.

Samtidigt pågår ett fascinerande bygge under vattnet mellan Rödby i Danmark och Puttgarden i norra Tyskland: Fehmarn Bältförbindelsen, 18 kilometer och världens längsta sänktunnel. Det går fort, tunneln ska vara klar år 2029 och kommer att knyta ihop Skandinavien i norr med Europas centrala delar.

Ett ökat tryck på transporterna väntas – vårt grannland Danmark rustar nu järnvägen för att möta det.



ga





Vätterlänken ger människor och företag möjlighet att växa

Vätterlänken förbättrar flödet genom Jönköpings och Östergötlands län genom nya spår utmed den nuvarande stambanan väster om Linköping, där den så kallade Ostlänken från Stockholm kommer att upphöra. Med en förstärkt kapacitet stärks Mjölby station som knutpunkt. Dessutom innehåller förslaget en helt ny sträcka som viker av från den förstärkta stambanan i höjd med Tranås och tar oss till Huskvarna och Jönköping. Vätterlänken skulle förkorta restiderna mellan Jönköping – Linköping – Norrköping och Stockholm avsevärt och därmed öppna för helt nya pendlingsmöjligheter förutom stora förenklingar i flödet av näringslivets gods.

Vätterlänken skulle korta ner restiderna kraftigt – restiden från Jönköping till Linköping beräknas bli 42 minuter, till Norrköping knappt en timme. Restiden till Stockholm från Jönköping skulle stanna på strax under två timmar. Också vad gäller persontrafiken kommer de nuvarande utmaningarna att förvärras, när resandet med tåg ökar med hela 50 procent fram till år 2040 enligt Trafikverket.

Regionerna har tänkt nytt även kring finansieringen av den nya järnvägen och ser att Vätterlänken är lämplig för en så kallad OPS-lösning där det offentliga och det privata näringslivet samverkar kring projekt enligt beprövade och trygga modeller. Det finns en rad liknande exempel i Sverige, som Arlandabanan och Öresundsförbindelsen. Detta har visat sig vara ett effektivt sätt att förverkliga stora infrastrukturprojekt och Vätterlänken skulle kunna byggas snabbare och billigare med en sådan, alternativ finansiering och genomförande.

”Ett flöde av människor som behöver resa”



Urban Wärn,
strategichef
Saab Training
and Simulation

” Vi växer kraftigt och har ett stort behov av att hitta folk som kan pendla hit, men vi har också ett väldigt stort internationellt nätverk eftersom vi exporterar uppåt 95 procent. Det blir väldigt många resor eftersom kunderna finns i hela världen. Vi arbetar inom försvarsindustrin och tränar också våra kunder i vår utrustning. En stor del av vår personal sitter ”inbäddad” i militär verksamhet som US Marines, och reser till oss för att tränas upp på vår utrustning. Så förutom rekrytering handlar det om ett stort flöde av människor som behöver ta sig till olika platser. Man får mixra för att hitta smidiga transporter med tåg – ibland önskar man att man bodde i Stockholm. Det behövs mer järnväg för att pendla in och ut i världen, och till olika flygplatser.”

Ger människor och företag möjlighet att växa

Kortfakta



62 644 – antal företag
i Östergötlands och
Jönköpings län
(Företagarna, 2024)



53 procent –
persontrafikens
ökning fram
till år 2040 enligt
Trafikverket.

1 300 miljarder 
– **industrins exportvärde**

35

35 procent –
så mycket längre
tid tar en trans-
port från Sveriges
största hamn
i Göteborg till
Hallsberg jämfört
med år 2000.



Vart fjärde företag – påverkas all-
varligt av stopp, störningar
och kapacitetsbrist
i järnvägssystemet *

* Rapporten Industribroms eller industrilyft (Omtag Svensk Järnväg)

Över 2 000 miljarder

– industribolagens planerade
investeringar i Norrbotten fram till 2030 **

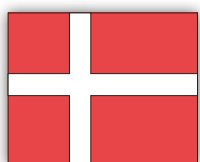
** Rapporten Norrbotten: Industriomställningen och dess samhälls-
ekonomiska effekter (Utveckla Norrbotten)

50

EU har satt målet
att hälften av
godstransporter-
na över 30 mil
ska gå med tåg
och båt i stället
för med lastbil
år 2050.

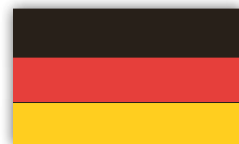
2

Det tar exempelvis nästan två timmar
att resa med tåg mellan Jönköping
och Linköping med ett byte i Nässjö.



”Gamechanger”

– Vad Fehrman Bältförbindelsen skulle kunna bli för godstransporter med mer investeringar i järnvägen enligt samarbetsorganisationen Greater Copenhagen.





Mer nytta utme

Avslutningsvis är det viktigt att lyfta de stora positiva följdverkningar och nyttor som en utbyggd, smidigare järnväg skulle föra med sig på flera andra sätt.

Undersökningar visar att Vätterlänken kommer att bli en kraftfull energiinjektion i de kommuner som ligger utmed sträckningen och exempelvis innebära stora sociala och kulturella nyttor för invånarna där när tillgängligheten ökar.

Det är uppenbart att Fehmarn Bält tunneln kommer att skapa stora värden. De positiva



”Det funkar inte i verkligheten”

”Vi har cirka 1 000 fartygsanlöp per år, trenden är att fartygen blir större och att det blir mer volym per fartyg. Totalt växer vi volymmässigt. Godset måste till och från hamnen, och här kommer järnvägen in som en jätteviktig resurs för oss och våra kunder. Södra stambanan är trång och kapacitetsproblemet är en het fråga bland järnvägsbolag, varuägare och speditörer. Man får inte de tider man önskar att köra, och när man får dem kommer det ganska ofta information dagen före om problem på grund av underhållsarbete – det blir stök kring planeringen. Jag upplever att man har svårt att bygga konkurrenskraftiga tjänster till industrin eftersom det är en förtroendefråga att leverera, ”det var så bökgigt, vi vill ha en lastbil”. Vi vill ju flytta över gods från gummi till järnhjul, men den utvecklingen stannar av – det funkar inte i verkligheten.”

Magnus Grimhed, marknads- och försäljningschef, Norrköpings Hamn

Mer nytta utmed nya spår

d nya spår

effekterna på näringslivstillväxt och samhällsutveckling kommer att bli påtagliga. Men det handlar också om en kulturell integration och om sociala värden i form av möten mellan människor.

Att enkelt kunna besöka släkt och vänner, att besöka ett kulturrevenemang, shoppa eller gå på en fotbollsmatch. Värden av sistnämnda effekter av integration är viktiga, om än svåra att uppskatta i monetära termer.

I den här texten har vi inte fokuserat på en av de allra största utmaningarna för Sverige, världen och transportsystemet, men – en fungerande järnväg är förstås också en förutsättning om man vill att fler företag och människor ska välja tåget för det framtida klimatet.

På så många sätt är Vätterlänken en bra och nödvändig början – det är bråttom och vi måste tänka i nya banor.

”Undersökningar visar att Vätterlänken kommer att bli en kraftfull energiinjektion i de kommuner som ligger utmed sträckningen och exempelvis innebära stora sociala och kulturella nyttor för invånarna där när tillgängligheten ökar.

”Att inte bestämma sig är också ett beslut”



Linda Fransson,
VD
Gnosjö
Automatsvarvning

”Idag kör vi 100 procent på lastbil men jag tror att vi är många som skulle använda tåg i större utsträckning om det var mer tillgängligt. Det gäller även persontransporter: måste man åka kvällen innan så avstår man – det är för osäkert och man är rädd om sin tid. Tidsaspekten är oerhört viktig och utan bra kommunikationer blir det besvärligt för stora arbetsgivare på små orter. Att få tillgång till storstaden skulle öppna upp för jättemöjligheter. Man behöver inte jämföra med Kina och Japan – men det går ju att bygga. Det är klart att det är jobbigt, men att inte bestämma sig är också ett beslut.”

”Vi kommer att påverkas ännu mer”



Michael Stener,
VD,
Bygga i Värnamo

”Som bygg- och fastighetsföretag är materialförsörjning nummer ett och vi har väldigt hårda krav på oss från kunder och även banker när det gäller koldioxidutsläpp. Hade vi kunna använda järnväg hade det gynnat oss mycket. Frågan kommer att påverka byggbranschen ännu mer framöver, men det handlar också om kompetensförsörjning. Det är ett jättestor problem att få tag i exempelvis projektingenjörer. Att förenkla logistiken skulle betyda jättemycket för oss.”



Handelskammaren
Jönköpings län



Östsvenska
Handelskammaren



www.europakorridoren.se

VI ÄR EN LÖSNING PÅ SPÅREN är framtagen av Region Östergötland,
Region Jönköpings län, Handelskammaren Jönköpings län,
Östsvenska Handelskammaren och Europakorridoren AB.

Ansvariga: Mattias Josefsson och Linus Johnson.

Text: Johan Wangström. Grafisk produktion: Olle Sjöstedt.

LH-tryck i Ulricehamn tryckte 600 ex i februari 2025.

Materialet finns digitalt på www.europakorridoren.se (Rapporter)