

BYGGSTART SVERIGE

11 RÖSTER OM
FRAMTIDENS
STAMBANA





INNEHÅLL

| | |
|--|----|
| FÖRORD | 4 |
| HENRIK FRITZON, REGION SKÅNE | 6 |
| MICHAEL STJERNQUIST, IKEA AB | 8 |
| CRISTER FRITZSON, SJ AB | 10 |
| MALIN WENGHOLM, REGION JÖNKÖPINGS LÄN | 12 |
| PIA KINHULT, EUROPEAN SPALLATION SOURCE ERIC | 14 |
| ANDERS EKBERG OCH ROGER LUNDÉN, CHALMERS TEKNISKA HÖGSKOLA | 16 |
| JOHNNY MAGNUSSON, VÄSTRA GÖTALANDSREGIONEN | 18 |
| STEPHAN MÜCHLER OCH PER TRYDING, SYDSVENSKA INDUSTRI- OCH HANDELSKAMMAREN | 20 |
| PAT COX, EU-KOMMISSIONEN | 22 |

HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG

–MYCKET MER ÄN SNABBTÅG MELLAN SVERIGES STORSTÄDER

Stora samhällsbyggnadsprojekt ifrågasätts alltid. För att driva igenom investeringar för framtiden av hög dignitet krävs politiker som vågar ta ställning och fatta beslut. Planeringen av Sveriges infrastruktur kräver även långsiktighet och samarbete över geografiska och partipolitiska gränser. Infrastrukturen är grunden för vår konkurrenskraft, kan stärka eller stjälpa näringslivet, främja eller hindra innovationer, bidra till minskade eller ökade klimatutsläpp samt skapa jobb och fler bostäder.

Idén med Sverigeförhandlingen är att förhandla fram långsiktiga investeringar i just jobb, bostäder, kollektivtrafik, järnvägar och vägar – att korta avstånden och stärka förutsättningarna för arbete och tillväxt i landet. Bland annat genom höghastighetsjärnväg Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö.

Nya stambanor i form av höghastighetsjärnväg ökar kapaciteten i järnvägen och avlastar de befintliga spåren, som får mer plats för gods och regional pendling. De gamla och slitna spåren frigörs samtidigt för nödvändigt underhållsarbete, som kan utföras mer effektivt och billigare. Utökade pendlingsmöjligheter gör fler orter attraktiva för bostadsbyggande.

Den svenska järnvägsdebatten har ett starkt fokus på kostnader. I denna rapport visar vi på vinsterna med en höghastighetsjärnväg, intäktssidan. Företag får en större rekryteringsbas. Näringslivets internationella kontakter stärks. Akademin och forskningen i Sverige blir konkurrenskraftigare och tillgängligare för Europas forskningselit. Ny teknik och nya innovationer utvecklas, som vi kan sprida världen över. Med nya resmönster ser fler tåget som ett attraktivt alternativ till flyget och bilen.

Till rapporten har följande författare bidragit med var sitt kapitel om möjligheterna med höghastighetsjärnvägen: Pat Cox, EU-kommissionens samordnare

för den gränsöverskridande transportkorridoren Skandinavien-Medelhavet; Michael Stjernquist, vd IKEA AB; Crister Fritzson, vd SJ; Stephan Muechler och Per Tryding, vd respektive vvd Sydsvenska Industri- och Handelskammaren; Pia Kinhult, Strategic Project Advisor ESS ERIC; samt Anders Ekberg och Roger Lundén, nuvarande och tidigare föreståndare för CHARMEC – Nationellt kompetenscentrum i järnvägsmekanik vid Chalmers.

VÅR TIDS STORA SAMHÄLLSBYGGE

För att Sverige ska stå sig i den internationella konkurrensen krävs att våra tre största städer stärker och kompletterar varandra. Med en ny stambana Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg knyts städerna samman och ökar i internationell attraktivitet. Men höghastighetsjärnväg är mer än bara snabbtåg mellan storstäderna. Halva landets befolkning får helt nya möjligheter till regional arbetspendling och hela Sverige gynnas av bättre förutsättningar för exportindustrins gods.

För Skåne är den regionala tågtrafiken kärnan i behovet av en höghastighetsjärnväg. Skåne är en flerkärnig region där flera städer fungerar som draglok för utvecklingen. Malmös befolkning växer snabbare än Stockholms. Lund och Helsingborg växer lika snabbt som Göteborg. Men det är fullt på spåren och svårt att utveckla kollektivtrafiken. Avlastas befintliga banor

av snabba regionaltåg på höghastighetsjärnvägen kan fler jobb matchas mot rätt människor. Behovet av att tillföra kapacitet till Södra stambanan är akut. Alternativet är att svensk export stoppas upp.

För Västra Götalandsregionen innebär en ny stambana bland annat konkurrenskraftiga restider i stråket Göteborg-Borås-Jönköping, en viktig pendlingssträcka för jobb och studier. Längs sträckan kan då fler bostäder byggas, fler välja tåget framför bilen och fler hitta ett jobb. Västra stambanan, som är så hårt trafikerad att större underhållsåtgärder inte kan genomföras utan att stänga av trafiken, skulle avlastas så att även den regionala pendlingsstrafiken längs banan kan utvecklas och bli mer pålitlig.

För Region Jönköpings län gör en ny stambana det möjligt för Jönköpingsbor att arbetspendla till Malmö, Stockholm och Göteborg. Samtliga regionens 13 kommuner får stor nytta av en ny stambana. Därutöver knyts regionen nära Sydsveriges tre storflygplatser: Arlanda, Landvetter och Kastrup. I förlängningen

finns även resmöjligheter med snabbtåg till Hamburg och vidare ut i Europa.

När Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland invigs knyts norra Europa och kontinenten samman på ett helt nytt sätt. Men om Sverige inte bygger järnvägskapacitet för att möta den ökade efterfrågan som blir resultatet, är risken stor att Sverige blir en flaskhals ute i periferin.

Underhållet är så eftersatt och behovet av investeringar i den svenska järnvägen så omfattande att "business as usual" inte är ett alternativ. Stora investeringar i järnvägen måste göras, till höga kostnader. Vägvalet står mellan att bygga ut befintlig järnväg, med gammal teknik, eller att bygga höghastighetsjärnväg. Oavsett vägval kommer vi även att behöva lappa och laga i järnvägssystemet.

Trafikverket har visat att vinsterna med en ny stambana för höghastighetsjärnväg vida överstiger de vinster man får med alternativet att bygga ut befintliga spår.

TILLSAMMANS KAN VI BYGGA SVERIGE STARKT!

Henrik Fritzson (S),
regionstyrelsens ordförande,
Region Skåne

Johnny Magnusson (M),
regionstyrelsens ordförande,
Västra Götalandsregionen

Malin Wengholm (M),
regionstyrelsens ordförande,
Region Jönköpings län





STÖRST EFFEKTER UPPNÅS MED HÖGHASTIGHETS- JÄRNVÄG

En ny stambana, en höghastighetjärnväg, mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö är mer än bara snabba förbindelser mellan våra tre största städer. Ytterligare en stambana i Sverige skulle även avlasta vår befintliga järnväg, vilket är nödvändigt om vi ska få plats för mer regional kollektivtrafik och fler godstransporter på spåren. Ju fler transporter som sker på järnväg desto lättare blir det för oss att nå klimat- och miljömålen. En ny stambana öppnar dessutom upp för helt nya arbetsmarknadsregioner, där exempelvis Jönköpingsbor kan arbetspendla till Malmö, Göteborg eller Stockholm. En ny stambana skulle även skapa nya attraktiva bostadsorter, där man tack vare både höghastighetståg och fler regionala tåg enkelt kan pendla mellan bostaden och jobbet.

NY STAMBANA GÖR DEN GAMLA STAMBANAN BÄTTRE

Tågkaoset kostar samhället dyrt. Ofta drabbas både transportköpare och resenärer av förseningar eller inställda tåg. Varje försening minskar tågets attraktivitet och gör att fler väljer andra, mindre energieffektiva och miljövänliga, transportmedel. En orsak till tågkaoset är eftersatt underhåll. Sveriges järnväg är både gammal och sliten. Men eftersom det körs fler tåg än någonsin på järnvägen är det svårt att hitta tider då det går att underhålla spåren. Trängseln, med snabbtåg och långsamma godståg på samma spår, gör även att minsta störning i trafiken snabbt får dominoeffekter.

Dagens stambanor från 1800-talet behöver kompletteras med höghastighetsbanor för 2000-talet.

På flera järnvägssträckor är det i praktiken fullt, inte minst i Skåne. Det är ett problem för hela Sverige. Halva värdet av den svenska utrikeshandeln går via vår region. Och problemet växer. Exempelvis Södra stambanan mellan Lund och Hässleholm beräknas ha ett kapacitetsutnyttjande på 148 procent om tio år. Även om 100 procent i teorin är max, har Trafikverket satt 85 procent som maxtak. Situationen kräver mer än ökat underhåll av järnvägen. Sverige behöver även ny järnväg, fler spår.

De mest välanvända järnvägssträckorna, där kapacitetsutnyttjandet är nära bristningsgränsen, har för lite ”lediga tider” för att underhållsåtgärder ska kunna genomföras utan omfattande och

kostsamma trafikstörningar. En ny snabb stambana skulle flytta över en stor del av persontrafiken från befintlig järnväg till den nya och frigöra kapacitet för mer gods, mer regionaltåg och mer underhållsarbete.

Regionaltågens betydelse är särskilt stor i Skåne, som är en flerkärnig storstadsregion med flera städer som tillväxtmotorer. Skånes motsvarighet till Stockholms pendeltåg och tunnelbana är Öresundståg och Pågatåg. De binder samman Malmö, Helsingborg, Landskrona, Lund, Trelleborg, Ystad, Kristianstad och Hässleholm med övriga Skåne. Men Skånetrafiken trängs med annan trafik på statliga, dåligt underhållna spår. Skåne drabbas av dubbelt så många störningstimmar som många storstadsregioner. Med ny järnväg blir det enklare att bo i en del av Skåne och jobba i en annan.

Skånetrafiken planerar för att köra en ny generation snabba regionaltåg på höghastighetsjärnvägen, med Hässleholm som kopplingspunkt för trafik som går vidare till Kristianstad, Älmhult och Växjö. Det skulle avlasta stambanan så att även regionaltågstrafiken på de gamla spåren kan utvecklas, med bättre turtäthet och tåg som går enligt tidtabellen för orter som Eslöv och Höör.

NY STAMBANA FÖR JOBBENS OCH BOSTÄDERNAS SKULL

Gör vi det möjligt att arbetspendla längre sträckor på kortare tid skapar vi helt nya arbetsmarknader. Det geografiska avståndet blir mindre avgörande när man söker nytt jobb eller ny bostad. Ny infrastruktur är svaret på två av Sveriges största samhällsutmaningar: jobben och bostäderna.

Bostadsbristen kan inte lösas genom att bygga mer i storstäderna. Fler områden utanför städerna behöver bli attraktiva att bygga på. För detta krävs effektiv, snabb och pålitlig kollektivtrafik och infrastruktur. En ny snabb stambana ökar möjligheterna att arbetspendla till Stockholm, Malmö och Göteborg från ett stort antal orter. Den ökar även möjligheterna att utveckla regional kollektivtrafik som skapar fler attraktiva bostadsorter samt effektivare och större arbetsmarknadsregioner.

Sverige och Skåne växer så att det knakar. Nästa år blir vi tio miljoner invånare och redan 2024 spår SCB att Sverige kommer att ha 11 miljoner invånare. Malmös befolkning växer i dag snabbare än Stockholm. Lund och Helsingborg växer lika snabbt som Göteborg. Skåne tar ett stort ansvar för mottagandet av nyanlända. Det skapar möjligheter men innebär även utmaningar. Jag är stolt över att Skåne är en attraktiv region med stark befolkningstillväxt, världsledande forskning och expansivt företagande. Men samtidigt har vi hög arbetslöshet, skenande bostadsbrist och hög andel invånare med bristande utbildning. Bättre infrastruktur är en avgörande pusselbit för fler jobb och bostäder.

NY STAMBANA FÖR SVERIGES KONKURRENS- KRAFTS SKULL

Skånes starka geografiska position blir än starkare när Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland invigs. Väg- och tåg-tunneln skapar bättre möjligheter för svenska företag att frakta gods till och från kontinenten. Men ska företagen välja tåg- i stället för vägtransporter behöver kapaciteten i Sveriges järnväg öka. Annars väntar inget annat än ännu större kaos och trängsel på spåren. När framtidens infrastruktur planeras måste

nationella överväganden kombineras med ett internationellt perspektiv. Vi måste höja blicken och se hur efterfrågan och behoven kan komma att förändras.

Stora investeringar i ny infrastruktur som exempelvis Öresundsbron, Citytunneln i Malmö och tunnelbanan i Stockholm har utvecklat hela Sverige, skapat jobb, fler bostäder och stärkt vår konkurrenskraft. Ska vi bygga hållbart för framtiden kommer ännu större investeringar att krävas.

Sverige står inför ett vägval: att bygga ny höghastighetsjärnväg eller bygga ut de gamla stambanorna. Kostnaderna för alternativet att bygga ut de gamla stambanorna är lägre, åtminstone på kort sikt. Samhällseffekterna är dock mycket större med höghastighetsbanor än med utbyggda stambanor.

”DAGENS
STAMBANOR
FRÅN 1800-TALET
BEHÖVER KOM-
PLETTERAS MED
HÖGHASTIGHETS-
BANOR FÖR
2000-TALET”

FAKTA

Namn: Henrik Fritzon (S)
Yrke: Regionstyrelsens
ordförande, Region Skåne

Region Skåne har i uppdrag från staten att samordna och driva regionala utvecklingsfrågor, bland annat genom att lyfta det regionala perspektivet i den fysiska planeringen. Organisationen leder även arbetet med den regionala utvecklingsstrategin. Henrik Fritzon är född i Jönköping men numera bosatt i Kristianstad. Han är regionstyrelsens ordförande sedan 2014.



INFRASTRUKTUREN ÄR ARTÄREN TILL IKEA:S HJÄRTA

Älmhult är en global hub för IKEA, vilket ställer krav på fungerande infrastruktur som binder samman den lilla smäländska orten med omvärlden. I Älmhult finns fler designers per capita än någon annanstans i världen. Här finns världsunik kompetens inom heminredning. På IKEA i Älmhult arbetar vi med allt från produktutveckling, inköp, produktion och logistik till medieproduktion. Vi har de senaste fem åren vuxit med över 1 000 anställda och har nu 4 700 medarbetare.

Talanger från hela världen söker sig till Älmhult. Vi tar emot 50 000 affärsbesök varje år. Bland våra anställda finns cirka 50 nationaliteter representerade. Älmhult har en unik position som internationellt centrum för heminredning. Orten är på många vis Sveriges mest globala småstad: Varje dag pendlar 3500 människor till Älmhult för att arbeta på IKEA, övrigt näringsliv och offentlig förvaltning. Var femte invånare är mellan 25–44 år och född utomlands, inflyttningen är stor och arbetslösheten låg.

Totalt pendlar knappt hälften av våra medarbetare till Älmhult, varav nästan 1 500 från Skåne. Malmö och Lund hör till de kommuner där antalet anställda växer snabbast. I dag pendlar cirka 500 personer till Älmhult från dessa orter. Möjligheterna att resa till och från Älmhult är avgörande för att vi ska kunna vara en attraktiv arbetsgivare och säkra företagets kompetensförsörjning.

Det kan verka märkligt att ett globalt företag, med stora delar av sin försäljning i andra länder, väljer att ha sin viktigaste verksamhet i en smäländsk småstad. Men IKEA har djupa rötter i den steniga smäländska myllan och den globala företagskulturen präglas av de smäländska värderingarna. Det var i Älmhult som IKEA en gång började sin resa mot att bli ett av Sveriges mest kända svenska företag i världen. Och det är här framtidens IKEA formas idag och imorgon.

I Älmhult finns 13 IKEA-bolag varav det största är IKEA of Sweden, som med 30 000 kvadratmeter och 1 800 medarbetare är IKEA:s stora idéfabrik. IKEA of Sweden är hjärtat i utvecklings- och designarbetet för sortimentet i våra varuhus över hela världen. Här arbetar en internationell skara designers, produktutvecklare och tekniker med hemlösningar för en global marknad. Här arbetar också de som är ansvariga för inköp av material och val av leverantörer.

Världens första IKEA varuhus öppnades i Älmhult 1958. Då var det Skandinaviens största möbelutställning, sedan juni i år är det IKEA Museum. I samma område öppnade vi i september 2016 Smäländs största hotell.

BEROENDE AV BRA KOMMUNIKATIONER

IKEA i Älmhult är beroende av bra kommunikationer för alla våra pendlare och affärsbesökare. I dag utgör arbetspendlingen till Älmhult tyvärr en stor utmaning för våra pendlare. Inställda tåg, försenade tåg och platsbrist på tågen utgör en ständigt återkommande påfrestning för våra medarbetare. Frågor många dagligen ställer sig är ”kommer jag i tid till mitt möte?” och ”hinner jag hem i tid innan förskolan stänger?”. Situationen är allvarlig och påverkar vår förmåga att attrahera och behålla medarbetare negativt.

KAPACITETS- OCH DRIFTS- PROBLEMEN PÅ JÄRNVÄGEN MÅSTE LÖSAS

Södra stambanan förbinder Älmhult med Kastrup, Malmö, Lund och Växjö, där många av våra medarbetare bor. Södra stambanan nyttjas också av flertalet av våra affärsresenärer. Därför drabbas vi hårt av banans akuta kapacitetsproblem och eftersatta underhåll, som tar sig uttryck i form av störningar i tågtrafiken. Trots att detta är kända problem förbättras inte situationen på spåren och i takt med att allt fler transporter sker på järnvägen kommer problemen att förvärras. Situationen är inte hållbar. Det krävs kraftfulla investeringar i järnvägen.

KAPACITETSBRISTEN PÅ JÄRNVÄGEN MÅSTE BYGGAS BORT

Kapaciteten och driftsäkerheten på järnvägen i södra Småland och Skåne måste förbättras genom fler spår mellan Malmö och Hässleholm. En höghastighetsjärnväg skulle skapa de välbehövliga extra järnvägsspåren mellan Lund och Hässleholm. Det krävs även

att man planerar för den regionala pendlingen, så att höghastighetsjärnväg ger mer än snabba resor mellan storstäderna. Genom att koppla höghastighetsbanan till Södra Stambanan i Hässleholm kan snabba regionaltåg trafikera både höghastighetsbanan och Södra stambanan, vilket krävs för att nå största möjliga nytta med satsningen. Det ger snabba regionaltåg och avlastning av nuvarande banor vilket skapar stora möjligheter att utveckla den regionala pendlingstrafiken.

Ytterligare spår mellan Malmö och Hässleholm kan förbättra de regionala pendlingsresorna mellan södra Småland och Skåne. Ska den regionala trafiken utvecklas längs en ny höghastighetsjärnväg och längs befintlig järnväg, krävs det dock att man även sätter av resurser för drift och underhåll av befintliga stambanor.

VAD VILL IKEA?

Ska IKEA kunna fortsätta utvecklas och attrahera medarbetare från hela världen till Älmhult krävs det att vi har en infrastruktur som levererar. Snabb och pålitlig spårbinden kollektivtrafik gör att fler människor kan arbetspendla längre sträckor. Infrastrukturen är avgörande för om vi med Småland som bas kan vara en attraktiv arbetsgivare och ett svenskt flaggskepp i världen även i framtiden.

Vi upplever dagligen att den nuvarande situationen, med kapacitetsbrist och bristande underhåll av Södra stambanan, inte är hållbar. Det är helt nödvändigt att investera i järnvägen och det finns ett akut behov av ytterligare spår mellan Malmö och Hässleholm. Om det ska byggas en höghastighetsjärnväg krävs det att snabba regional tåg kan trafikera både höghastighetsbanan och fortsätta in på Södra stambanan utan byte och ett förbättrat underhållsarbete för att den befintliga järnvägen ska gå att lita på. Eftersom Södra stambanans behov är akuta, och dess störningar sprider sig vidare i hela systemet, måste byggstarten av en eventuell höghastighetsjärnväg börja söderifrån.

”DET ÄR HELT NÖDVÄNDIGT ATT INVESTERA I JÄRNVÄGEN OCH DET FINNS ETT AKUT BEHOV AV YTTERLIGARE SPÅR MELLAN MALMÖ OCH HÄSSLEHOLM”

FAKTA

Namn: Michael Stjernquist

Yrke: vd IKEA AB

IKEA är världsledande inom heminredning med verksamhet i 48 länder. Företagets vision är att skapa en bättre vardag för de många människorna. IKEA i Älmhult är en innovationsmotor i Småland och Sverige med unik kompetens inom design samt en rad olika material och teknikområden. Älmhult är hjärtat som driver företagets globala produkt- och sortimentsverksamhet. Här utvecklas dagens och morgondagens IKEA, här finns hela kedjan i utvecklingsarbetet från idé till färdig produkt i varuhuset.



EFTERFRÅGAN PÅ TRANSPORTER ÖKAR SNABBARE ÄN BEFOLKNINGEN

En av Sveriges största utmaningar är att med förbättrad internationell konkurrenskraft hantera en stor befolkningstillväxt och samtidigt kraftigt reducera våra klimatpåverkande utsläpp. Hur vi väljer att utveckla landets transportinfrastruktur avgör om vi lyckas möta denna utmaning eller inte.

SVERIGES BEFOLKNING VÄXER SNABBAST I EU

Sveriges befolkning växer snabbast i hela EU. SCBs prognos är att vår befolkning ökar till 12 miljoner invånare 2040 och 13 miljoner 2060. Huvuddelen av tillväxten sker i storstadsregionerna. I mitten av detta sekel kommer regionerna i triangeln Stockholm-Köpenhamn/Malmö-Göteborg att ha cirka 10 miljoner invånare. Eftersom pendling och långväga resande ökar proportionellt mer än befolkningstillväxten ställer detta mycket stora krav på framtidens transportinfrastruktur.

I tätorterna där transportbehoven är som störst är tåg enda sättet att hantera de kraftigt ökande resandevolymer in till stadskärnorna. Ett enda dubbelspår har samma kapacitet som en bilväg med 15 filer. På ett av spåren kan 1000 personer var tredje minut nå en och samma tågplattform. Inget annat transportslag har fysiska möjligheter att hantera lika stora volymer lika effektivt.

SJ är därför positiv till höghastighetsjärnväg. Höghastighetsbanor behövs för att möta den snabbt växande befolkningens transportbehov. När den medel- och långväga trafiken går på höghastighetsbanor frigörs mycket kapacitet för kortare resor och godstransporter på de nuvarande järnvägarna. Samtidigt binds storstäderna i Sverige och Skandinavien samman på ett klimatsmart sätt.

DYRT FÖR SAMHÄLLET NÄR EFTERFRÅGAN ÄR STÖRRE ÄN SPÅRKAPACITETEN

Kapaciteten och robustheten i järnvägsnätet behöver höjas betydligt för att tåget ska kunna möta invånarnas krav på attraktiva transporter. Under flera decennier har kapaciteten varit oförändrad. Samtidigt har tågtransporterna ökat med nära 80 procent, jämfört med 90-talets början. Resultatet är ett alltför högt nyttjande av spåren. Förseningarna i dagens tågtrafik kostar samhället stora summor

– tidsförluster för resenärer och kostnader för operatörer, godstransportköpare och arbetsgivare.

Reducerade restider skapar dynamik, tillväxt och välstånd samt gör att arbetsmarknadsregionerna blir färre och större, vilket Öresundsregionen är ett bra exempel på. Flera andra goda exempel finns i Mälardalen, där restiden mellan arbete och hem i de flesta fall reducerats till en timme eller kortare.

NY INFRASTRUKTUR GÖR ATT EFTERFRÅGAN PÅ RESOR ÖKAR KRAFTIGT OCH SNABT

I december 2013 öppnade Botniabanan till Sundsvall, med fjärrtåg hela vägen Stockholm-Umeå. Efter bara några få år sker fler än 1,1 miljoner resor årligen på banan och tillväxten fortsätter vara tvåsiffrig.

År 2014 introducerades snabbtåg på Väst kustbanan Malmö-Göteborg. Från noll till 750 000 resor på lite mer än två år visar att kundernas behov och efterfrågan är stor och tilltagande. När Hallandsås-tunneln öppnade reducerades restiden till 2 timmar och 15 minuter, vilket ökar intresset än mer.

När inte helg nya tåg men väl SJs snabbaste, X 2000, 2015 sattes in på Stockholm-Oslo reducerade restiden från 6 timmar till 4,5 timmar. Det har gjort att resandet på mindre än ett år fördubblats på sträckan och att tre avgångar blir fem i vardera riktningen från och med 2017.

Botniabanan, Väst kustbanan och Stockholms-Oslo är exempel på att ny infrastruktur, nya tåg och reducerade restider får strukturuomvandlande effekter. Vårt bästa exempel på hur ny infrastruktur förändrar förutsättningarna för en hel landsända är Öresundsbron, men det exemplet är inte unikt.

HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG STÖPER OM TRANSPORTSYSTEMET

Ett genomtänkt intermodalt transportsystem behöver skapas där de olika trafikslagens styrkor tas till vara.

Vägar, järnvägar och flygplatser har alla sina begränsningar. Är det redan fullt på vägen, spåret eller landningsbanan tränger ny trafik ut annan trafik. I flaskhalsarna i den befintliga järnvägen konkurrerar fjärrtåg, regional- och lokaltåg samt persontåg och godståg om utrymmet. Med utbyggda höghastighetsbanor blir tåg det självklara valet för längre resor och transporter samt för arbetspendling i storstadsregioner. I urbana miljöer kan höghastighetsjärnväg kompletteras med annan kollektivtrafik och cykel. I glesbefolkade trakter fyller bilen fortsatt en viktig funktion. Flyget behövs då främst för långväga internationella resor och till norra delen av landet. En stor del av de cirka 160 dagliga starter och landningar med flyg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö/Köpenhamn skulle därmed kunna utnyttjas till internationella resor, för mer avlägsna destinationer.

**”KRAFTIGT
KORTADE RESTIDER
OCH HÖGFREKVENT
TIDTABELL SKAPAR
EN STORREGIONAL
PENDLING SOM
SMÄLTER SAMMAN
SÖDRA SVERIGE”**

STORREGIONAL PENDLING GER STÄRKT GLOBAL KONKURRENSKRAFT

Med höghastighetsjärnväg stärker Sverige sin globala konkurrenskraft. I rusningstid skulle ett höghastighets-tåg avgå var sjätte minut från Stockholm mot Malmö eller Göteborg. Från Norrköping, Linköping och Jönköping avgår ett tåg var femtonde minut i båda riktningarna. Kraftigt kortade restider och högfrekvent tidtabell skapar en storregional pendling som smälter samman södra Sverige. Detta stärker

storstadsregionernas styrka och attraktivitet i konkurrensen och får fler internationella storföretag att lägga huvudkontor här istället för i Berlin, München, Bryssel eller Manchester.

En höghastighetsjärnväg har tillräcklig kapacitet för att kunna hantera att betydligt fler väljer tåget framför andra trafikslag och de ökade resbehov som följer av befolkningstillväxten i södra Sverige. Samtidigt som långväga personresor flyttar över till höghastighetståg, frigörs kapacitet på befintliga stambanor. Det handlar sammanlagt om en möjlig tredubbling av godstrafiken på järnväg och – inte minst viktigt – utvecklade regionala och lokala trafiksystem för persontrafik på dessa banor.

FAKTA

Namn: Crister Fritzson

Yrke: vd SJ AB

SJ AB är ett svenskt järnvägsbolag, ägt av staten, med uppdrag att bedriva lönsam persontrafik. Varje dag körs 440 tågavgångar till 160 stationer – från Narvik i norr till Köpenhamn i söder. Företaget har drygt 5000 anställda med en omsättning på 9 miljarder kronor. Crister Fritzson är även ordförande i branschföreningen Tågoperatörerna.



HÖGHASTIGHETS- JÄRNVÄGEN EN **HÄVSTÅNG** FÖR HELA SVERIGE

Nya stambanor för höghastighetstrafik som binder samman våra tre storstadsområden har diskuterats under flera decennier. Glädjande nog har Sverigeförhandlingen vidgat perspektivet till att omfatta nyttan även för mellanliggande regioner. Därmed kommer Jönköpings län i ett speciellt positivt läge, inte enbart för att knutpunkten mellan de planerade nya stambanorna placeras i Jönköping. Länet har även tilldelats stationslägen i Tranås och Värnamo.

STORA REGIONALA NYTTOR MED HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG

En välkommen regionutveckling kommer att kunna ske med hjälp av nya stambanor och den trafikering som planeras som hävstång för utvecklingskrafterna. Ökad kapacitet för tågtrafik gynnar även det befintliga järnvägsnätet. Vinsten är stor för våra tre stationskommuner. Många nya bostäder kommer att byggas i dessa. Höghastighetsjärnvägen innebär mycket för såväl kommunernas som regionens utveckling. Det avspeglar sig i de konstruktiva samtalen med Sverigeförhandlingen.

Regionen ser möjligheter att, via effektiva bytes- och kopplingspunkter, kraftigt utöka resenyttan till samtliga 13 kommuner i regionen. Därför är även integrerad trafik mellan de nya banorna och befintliga stråk prioriterad för Tranås (Södra stambanan), Jönköping (Jönköpingsbanan) och Värnamo (Kust-till-Kustbanan).

NYTTORNA SPRIDER SIG ÖVER REGIONGRÄNSERNA

Region Jönköpings län har i flera utredningsarbeten studerat regionala trafikeringlösningar, och då inte enbart för Jönköpings län utan även inkluderat trafikering för närliggande regioner. Tågtrafik från Örebro och Borås till Värnamoområdet, samt från Växjö med Karlskrona och Kalmar, kan bli involverad i en effektiv interregional trafikbild med betydande resenyttan. Därmed kan också nyttorna för Jönköpings län spridas och öka ytterligare, inte minst för arbets- och studiependling över nuvarande länsgränser.

Den regionala utvecklingen berör många samhällsområden, tack vare den planerade höghastighetstrafiken. Med framsynt trafikeringlösning kan den påverka hela regionen. Samhällsområden som påverkas positivt är bostadsbyggandet, rekryteringen till näringslivet och arbetsmarknaden, kompetensutvecklingen och hela utbildningssektorn, kultur- och fritidssektorn, servicesektorn, hälso- och sjukvården samt befolkningsutvecklingen i stort.

BÄTTRE ARBETSPENDLING OCH ÖKAD INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET

Genom ökade möjligheter till pendling såväl korta som längre sträckor för arbete och studier, på nya och befintliga banor, skapas möjligheter för en positiv utveckling i hela regionen. Till detta kommer miljövänliga tjänsteresor på de nya banorna med goda anslutningar till de tre stora flygplatserna

(Arlanda, Landvetter och Copenhagen Airport). I förlängningen finns även resmöjligheter med tåg till Europa via Hamburg. Förutom pendlingsresor för arbete och studier samt längre tjänsteresor, ska nya möjligheter till snabbare och mera miljövänliga fritidsresor inte förringas.

POSITIVA EFFEKTER ÄVEN FÖR NORRA SVERIGE

Region Jönköpings län har en av landets starkaste tillväxttakter, en stor efterfrågan på arbetskraft och mycket låg arbetslöshet. Därför ser Region Jönköpings län att projektet nya stambanor för höghastighetstrafik kommer att tillföra hela södra Sverige en utomordentlig utvecklingskraft. Men även norra delen av landet kommer att få positiva effekter då avlastningen på Västra och Södra stambanorna kommer att underlätta trafikeringsförutsättningarna i hela landet.

FAKTA

Namn: Malin Wengholm (M)

Yrke: Regionstyrelsens ordförande, Region Jönköpings Län

Region Jönköpings Län har i uppdrag från staten att samordna och driva regionala utvecklingsfrågor, exempelvis att arbeta fram och fastställa den regionala utvecklingsstrategin. Malin Wengholm har suttit i regionstyrelsen sedan 2010 och tidigare varit ordförande för tekniska nämnden i Värnamo. Malin sitter även i Almi Invests styrelse och är ledamot i SKL. Region Jönköpings län har ambitionen att bli Sveriges fjärde tillväxtregion.

**”FÖRUTOM PENDLINGSRESOR
FÖR ARBETE OCH STUDIER
SAMT LÄNGRE TJÄNSTERESOR,
SKA NYA MÖJLIGHETER
TILL SNABBARE OCH MERA
MILJÖVÄNLIGA FRITIDSRESOR
INTE FÖRRINGAS”**



FORSKNINGS- OCH TRANSPORT- INFRASTRUKTUR I VÄRLDSKLASS

Investeringar för framtiden är alltid långsiktiga och ger sällan snabba resultat som är enkla att mäta. För 140 år sedan visade ledande företrädare stor klokskap, och i dag har vi bevisen för hur rätt de hade och gjorde. Nu står vi inför en liknande situation. Den gången handlade det om frihandel, marknadsekonomi och stora investeringar för att modernisera landet. Det är inte annorlunda i dag. Vi behöver bejaka öppenheten, den fria forskningen och det fria näringslivet samt investera i modernisering och förnyad infrastruktur av olika slag. Sverige, som i slutet av 1800 talet investerade för framtiden och byggde det välstånd som vi nu är lite bortskämda med, måste förnya sig och göra om konststycket.

INVESTERINGAR I FORSKNINGSANLÄGGNINGAR KRÄVER FÖLJDINVESTERINGAR

Sverige har redan gjort stora investeringar i European Spallation Source ERIC (ESS) och MAX IV i Lund samt SciLife-laboratoriet och Onsala-laboratoriet. Målet är att skapa attraktiva forskningsmiljöer som lockar människor från hela världen och håller vår forskning på högkvalitativ nivå. Det krävs naturligtvis följdinvesteringar för att det svenska forskarsamhället och svensk industri ska kunna få ut full effekt av dessa forskningsinvesteringar. Det handlar framför allt om att korta avstånden mellan våra tre storstadsregioner och därmed göra samverkan mellan anläggningarna mer effektiv. ESS och MAX IV kommer att kunna utgöra ett viktigt stöd för banbrytande genombrott i de flesta vetenskapsområden. Allas vår förhoppning är att det i sin tur sår frön till en industriell utveckling och framgång. Men då måste också vägen till Lund bli snabb, bekväm och pålitlig.

VI MÅSTE VÅGA FATTA BESLUT, ÄVEN OM ANDRA FÅR SKÖRDA VINSTERNA

Kloka beslut att investera i kunskap och kompetens genom forskningsanläggningarna ESS och MAX IV kräver viktiga

följdinvesteringar i snabba moderna transporter som ökar vår attraktivitet och konkurrenskraft. Hög hastighetståg är ett bra svar på den frågan. Vi måste våga ta beslutet i dag även om ingen av oss som deltar i arbetet antagligen kommer att få se resultatet eller skörda några vinster av detta. De stora viktiga investeringarna för framtiden är alltid långsiktiga men just därför är det viktigt att vi vågar bestämma oss.

ESS är en internationell anläggning som har kunnat förverkligas tack vare en europeisk samverkan, lett av Sverige. De övriga europeiska länderna förväntar sig naturligtvis en avkastning på insatta medel. Transportbehovet är även stort fortsatt söderut, för att knyta Sverige och Skåne till övriga Europa och världen. Hög tillgänglighet och mobilitet är avgörande för att kunna hålla uppe kvaliteten och kompetensen på ESS. Det gäller både för dem som ska säkerställa att anläggningen alltid är leveransduglig, som för de forskare som ska komma hit från hela världen och göra sina prover och tester.

ESS KAN BIDRA TILL ATT LÖSA JÄRNVÄGENS PROBLEM...

Dessutom kan ESS, när verksamheten startar, hjälpa till med utvecklingen av mycket som i dag ställer till stora problem inom järnvägstrafiken. Föreställ er en räls som inte råkar ut för solkurvor, tåg som inte halkar på löv eller växlar som inte fryser. Saker som i dag är dyra lösningar men som med hjälp av forskning och neutroner kan göras med nya material, nya sammansättningar och lösningar. Det gäller även inom energi och batteriområdet. Trafikverket borde stå först i kön och redan i dag planera kring vilka universitet de ska samverka med, samt vilka problem och behov som är mest prioriterade. Det är hög tid att starta det arbete som krävs för att vara redo när anläggningen öppnar år 2023.

...OCH MÅNGA ANDRA SAMHÄLLSUTMANINGAR!

Neutroner kan svara på många av de samhällsutmaningar som i dag är högst på allas agenda, såsom klimat, hälsa och energi. Näst intill alla vetenskapsområden kommer att, när ESS öppnar för användare, kunna utnyttja den starkaste och bästa neutronanläggningen i världen för att komma vidare med de problem som behöver forskas på. Den ökade kapaciteten som ESS kommer att ge, gör att forskning inom flera områden kan använda neutroner på ett sätt som inte är möjligt eller ekonomiskt försvarbart i dag. Områden som fordon och transport, life

science, energi, materialutveckling, ingenjörsvetenskap, byggsektorn och livsmedel. Ja, listan kan göras hur lång som helst. Utmaningen ligger i att få de utmärkta neutronforskare som verkar på svenska lärosäten att nå ut till alla sina kollegor inom andra vetenskapsområden och sedan få dem att i sin tur nå ut till industri och näringsliv. Vi behöver göra detta praktiskt möjligt, i ett glesbefolkat land med långa avstånd och årstider som försvårar transporter stora delar av året. Kompetenta forskare behöver kunna resa

snabbt och moderna tåg är ett viktigt inslag. Järnvägen måste dessutom kunna leverera en resa som fyller alla de behov vi har i dag; snabbt, enkelt, uppkopplat!

Precis som för 140 år sedan behöver vi återigen göra investeringar för att fortsatt kunna bygga välstånd och framgång. Öppenhet, tillgänglighet, kunskap och spets är avgörande för god forskning. Det krävs att både forskningsanläggningarna och infrastrukturen kring dessa är av absolut högsta världsklass. Det är människor som bygger framgången och det är deras rörlighet och Sveriges tillgänglighet som därför avgör om satsningar på forskningsinfrastruktur blir en framgångsrik investering eller inte.

**”KOMPETENTA
FORSKARE
BEHÖVER KUNNA
RESA SNABBT
OCH MODERNA
TÅG ÄR ETT
VIKTIGT INSLAG”**

FAKTA

Namn: Pia Kinhult

Yrke: Strategic Project Advisor,
European Spallation Source ERIC

ESS är ett planerat flervetenskapligt forskningscenter baserat på världens mest kraftfulla neutronkälla. Anläggningen kan jämföras med ett gigantiskt mikroskop som kommer att öppna helt nya möjligheter för forskare inom hälso-, miljö-, energi-, klimat-, transport- och ingenjörsvetenskap, läkemedel samt arkeologi. ESS blir ett nav i Europas infrastruktur för forskning.



TEKNISKA UT- MANINGAR OCH MÖJLIGHETER

Större (infrastruktur)projekt med inslag av tekniksprång innebär alltid stora utmaningar, men även stora möjligheter. Här är byggande och drift av höghastighetsjärnvägar inget undantag. Ett exempel på detta är japanska Shinkansen, vars utbyggnad sammanföll med Japans utveckling till ledande industrination. Ett annat exempel är den enorma utbyggnad av höghastighetsjärnväg som skett i Kina under senare år samtidigt som den kinesiska ekonomin expanderat.

MÅNGA UTMANINGAR BEHÖVER LÖSAS NÄR HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG SKA BYGGAS

I dessa projekt ligger en mängd utmaningar som måste lösas. Ett exempel på en specifik utmaning för höghastighetsjärnväg är att dessa är väldigt känsliga för ojämnheter i spårgeometrin. Detta innebär att spåret måste byggas rakt och stabilt, samt underhållas så att rälerernas farbana är jämn. Ojämnheter leder dels till buller, dels till förhöjda kontaktkrafter som i förlängningen ger skador på rälen. Ett sätt att säkerställa att rälererna är jämna är slipning. Vid större ojämnheter måste detta kompletteras med åtgärder för att räta ut spåret. Dessa underhållsinsatser är kostsamma och man strävar därför efter att minimera det underhåll som krävs genom att bygga så stabilt som möjligt. Den stora utmaningen är dock att kraven på byggnationen inte ska ge större kostnader än de vinster dessa krav genererar. I denna balans kan man även optimera när och hur man gör underhåll – till exempel gäller det att inte slipa så sällan att sprickor bildas eller bullernivåer blir för höga. Å andra sidan ska underhållet minimeras för att inte störa trafiken och inte generera alltför stora kostnader.

BYGGPROCESSEN GER TEKNIKFÖRSPRÅNG OCH STÄRKER SVERIGES KONKURRENSKRAFT

Detta är bara ett av många exempel på utmaningar som byggandet av höghastighetsjärnväg innebär. Den stora möjligheten ligger i att dessa utmaningar är överkomliga och att man i den processen skaffar sig en värdefull kunskap och ett värdefullt tekniksprång.

En parallell finns i de godstransporter med höga axellaster som sker i Sverige, inte minst på Malmabanen som har bland de mest extrema driftsförhållandena i världen. Detta har genererat en mängd utmaningar som lösts och därigenom gjort den svenska järnvägssektorn världsledande när det gäller tunga godstransporter. På samma sätt kommer inte den svenska höghastighetsjärnvägen vara unik – vi kommer att utveckla vår teknik utifrån de höghastighetsjärnvägar som finns runtom i världen. Men den kommer att kräva kostnadseffektiva lösningar på flera specifika utmaningar – vinterförhållanden och komplicerad geoteknik för att bara nämna två. Detta arbete kommer ge svensk industri och forskning en spetskompetens vilken kan användas till att stärka Sveriges konkurrenskraft.

KOMPETENSLYFTET SKULLE GYNNA HELA DEN SVENSKA JÄRNVÄGSSEKTORN

Ett sådant kompetenslyft för den svenska järnvägssektorn kommer även att få en inverkan på övriga järnvägsnätet. Som vi redan lärt oss i fallet med tunga godstransporter så kommer den kunskap som inhämtas vid mer extrema förhållanden (där effekterna syns tydligt och direkt) även att användas i förbättrade rutiner på mer ”konventionella” järnvägar. Utöver detta kommer en höghastighetsjärnväg att ge en behövlig avlastning av det existerande nätverket. Detta innebär, bland mycket annat, rejält förbättrade möjligheter till ett mer rationellt underhållsarbete där kunskaperna från såväl tunga som snabba transporter kan utnyttjas för att sänka kostnader och öka tillförlitlighet.

FAKTA

Namn: Anders Ekberg och Roger Lundén

Yrke: Nuvarande och tidigare föreståndare för CHARMEC, Chalmers tekniska högskola

CHARMEC är ett nationellt kompetenscentrum inom järnvägs-mekanik med intressenter från näringsliv och förvaltningar. Forskningen utgår från samverkan mellan fordon/bana och relaterade fenomen (t.ex. buller, materialnedbrytning, bromsskador), som orsakar mer än hälften av banans och godstågens underhållskostnader.

”DETTA ARBETE
KOMMER GE SVENSK
INDUSTRI OCH FORSKNING
EN SPETSKOMPETENS VILKEN
KAN ANVÄNDAS TILL ATT
STÄRKA SVERIGES
KONKURRENSKRAFT”

Räls är ett generellt namn på de skenor som spårfordon rullar på, exempelvis en järnväg. En skena kallas räil och i plural räler. Ordet är en försvenskning av engelska rails.



NY REGIONAL- TRAFIK FÖR HALVA SVERIGES BEFOLKNING

Nästan halva Sveriges befolkning bor och arbetar i de regioner som höghastighetstågen kommer att beröra. Den nya järnvägen kommer att ge nya möjligheter att pendla, människor kommer bli mer rörliga över landet och fler kommer kunna välja var de vill bo. Med nya stambanor för höghastighetståg går Sverige en ny framtid till mötes. Nu gäller det att göra rätt från början och komplettera satsningen med följdinvesteringar i regionaltrafiken.

NYTTORNA ÖKAR MED INVESTERINGAR I REGIONALTRAFIKEN

Nyttorna och behoven av en ny stambana är stort och genom att även investera i regional järnväg bedömer Västra Götalandsregionen att samhällsnyttorna blir ännu större. På så sätt kan vi maximera effekten med en ny stambana. Genom att avlasta befintlig järnväg kan vi också säkra goda restider för pendel- och regionalståg i stråket Göteborg-Borås-Jönköping. Det är många som pendlar till jobb eller studier längs sträckan Göteborg, Borås och Jönköping, men i dagsläget saknas ordentlig tågtrafik.

HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG UNDERLÄTTAR FÖR UNDERHÅLLET

En ny stambana skapar stora möjligheter för vår region att utvecklas, bli större och bygga fler bostäder. En betydelsefull effekt av att höghastighetstågen i framtiden koncentreras till Götalandsbanan är att det också möjliggör en ordentlig upprustning av Västra stambanan. I dagsläget är Västra stambanan så hårt belastad att de större underhållsåtgärder som behövs inte kan genomföras. På så sätt kommer även den regionala pendlingstrafiken längs Västra stambanan kunna utvecklas och bli mer pålitlig.

STARK BEFOLKNINGSTILLVÄXT I VÄSTRA GÖTALAND

Fram till år 2030 kan Västra Götalands befolkning komma att öka med 300 000 invånare jämfört med idag. Befolkningen i stråket Göteborg-Borås-Jönköping bedöms öka med 35-40 procent fram till år 2050. Vi måste satsa på infrastruktur som möjliggör en stor arbetsmarknadsregion och därigenom ta tillvara de regionutvecklingsmöjligheter som befolkningsökningen ger i Västra Götaland.

Sverigeförhandlingen har fått i uppdrag av regeringen att driva igenom projektet med ny höghastighetsjärnväg från Stockholm till Göteborg och från Stockholm till Malmö. Förslaget med fyra stopp mellan Göteborg och Stockholm, i Borås, Jönköping, Linköping och Norrköping kommer att göra stor skillnad för dem som reser långt. Det ger också ökade förutsättningar för pendling mellan Göteborg och Borås, Västra Götalands två största städer. I dag bromsar den bristfälliga infrastrukturen utvecklingen i vår region.

EN HELT NY ARBETSMARKNADSREGION SKAPAS

Tack vare en ny stambana kommer Göteborg-Jönköping att sammanlänkas och det skapar en helt ny arbetsmarknadsregion. För att behålla regionens och Sveriges konkurrenskraft måste de långa avstånden bli kortare. Genom en höghastighetsjärnväg kan vi resa längre på

kortare tid. Både Göteborg-Borås och Göteborg-Stockholm måste knytas närmre, vilket befintlig infrastruktur inte kan åstadkomma.

TÅGET BLIR ETT ALTERNATIV TILL BILEN

I dag är exempelvis sträckan Göteborg-Borås ett av Sveriges största pendlingsstråk, men tyvärr är den enkelspåriga järnväg som förbinder städerna inte tillräckligt konkurrenskraftig för att vara ett alternativ till bilen. Med dubbelspår som kan klara ett höghastighets-tåg kan restiderna mellan Göteborg och Borås halveras och antalet tåg dessutom öka. På så sätt blir det lättare att ta sig både till jobb och studier och den regionala utvecklingen kommer skapa helt nya möjligheter för boende och arbetsplatser. Även avståndet mellan Jönköping och Göteborg kommer att kännas mindre eftersom restiden kommer att kortas med 64 procent, från dagens 2 timmar och

25 minuter till endast 51 minuter. Helt plötsligt går det att arbetspendla mellan Göteborg och Jönköping. Restiden mellan Stockholm och Göteborg kommer också påverkas markant och kommer att bli cirka 1 timme och 15 minuter kortare.

Den nya järnvägen skapar stora möjligheter. I området längs sträckan Göteborg, Borås och Jönköping finns potential att bygga fler bostäder, få fler att åka tåg istället för bil och skapa en större arbetsmarknadsregion. Effekterna av en höghastighetsjärnväg sprider sig längs flera orter, städer och regioner. Med en höghastighetsjärnväg står vi redo för framtiden.

**”RESTIDEN MELLAN
STOCKHOLM OCH
GÖTEBORG KOMMER
OCKSÅ PÅVERKAS
MARKANT OCH
KOMMER ATT BLI
CIRKA 1 TIMME OCH
15 MINUTER KORTARE”**

FAKTA

Namn: Johnny Magnusson (M)

Yrke: Regionstyrelsens ordförande,
Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen har i uppdrag från staten att samordna och driva regionala utvecklingsfrågor, till exempel genom att förbättra och effektivisera godstransporter, skapa snabba resmöjligheter via Landvetter flygplats samt arbeta för högklassiga förbindelser på väg och järnväg till Oslo, Köpenhamn och Stockholm. Johnny Magnusson har tidigare varit kommunstyrelsens ordförande i Göteborg och partisekreterare för moderaterna. Han har suttit i regionstyrelsen sedan 2006.



PENDLA LOKALT, RES GLOBALT

Svensk trafik är nästan aldrig just svensk. Få transporter är nationella i den meningen att de går igenom hela Sverige från norr till söder med svenska orter som start eller slutmål. I stället är de stora flödena och den trafik som skapar ekonomiskt mervärde antingen regionala eller internationella.

Pendling spelar en stor roll för att skapa välfärd eftersom den är ett uttryck för bättre matchning av kompetens mellan företag och personal. Möjligheten att pendla skapar välfärd också genom att den erbjuder människor möjligheten att bo och leva på det avstånd från jobbet som de föredrar. Även detta är resurseffektivt. Fritid och boende matchas mer effektivt mellan det som står till buds och vad människor vill ha.

Även den internationella trafiken står för stora flöden. I ett litet land med stor handel är detta både naturligt och nödvändigt för välfärden.

Mot denna bakgrund är det knappast överraskande att näringslivets prioriteringar när det gäller tågtrafik fokuserar på framkomlighet för medarbetare i form av pendlare och affärsresenärer å ena sidan och för handelsvaror å den andra.

JÄRNVÄGENS HAR TRE STORA UTMANINGAR

Dagens järnvägs stora utmaningar kan sammanfattas i tre punkter. Genom en ny stambana kan många av dessa utmaningar hanteras.

1. För pendlare handlar det om att jaga minuter och sekunder. Det krävs allt tätare och allt fler pendlingskorridorer. Tåg är mycket effektivt, men eftersom järnväg är sammanhängande, storskaliga system blir den känslig för störningar. När tidtabeller inte kan hållas förfelas syftet.
2. Affärsresor, alltså när personer i företag åker till kunder och partners, är en annan viktig kategori. Dessa är i mycket stor utsträckning internationella. Det kan illustreras med att svenska exportföretag, sedan några år tillbaka, har fler anställda i utlandet än i Sverige. Verkligheten i dag för väldigt många företag är att man gärna hade valt tåget, men inte kan. Orsaken är främst att tågen inte avgår och ankommer i tid. Den som ska byta till flyg eller annat tåg vid en knutpunkt som Copenhagen Airport vågar inte chansa och väljer istället bilen. Det är till och med vanligt att man erbjuder taxi ett tjugotal mil till affärsdelegationer på besök snarare än att rekommendera tåg.

3. Den tredje punkten är varutrafiken, som har samma utmaningar som övrig trafik. Här är hastighet inte i sig avgörande, men tillförlitlighet desto viktigare. I dag saknas kapacitet för att erbjuda detta. Det är en utmaning som även behöver lösas genom samverkan inom EU, eftersom många transporter går över landsgränserna. Varje land för sig kommer inte kunna lösa detta.

I dag stöter dessa tre flöden på varandra. De samsas om samma spår och vägar. Spåren är övertrafikerade och underhållet har försumrats. Vi riskerar att hamna i en konflikt där dessa tre viktiga flöden, som skapar välfärd, börjar konkurrera.

LÖSNINGEN ÄR BÅDE HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄG OCH UPPRUSTNING AV STAMBANAN

Vi behöver nya spår för att avlasta det befintliga systemet. En höghastighetsjärnväg skulle skapa viktig avlastning för befintliga banor, som därmed kan utveckla en bättre pendlingstrafik. I första hand finns detta behov i de stora pendlingsregionerna. I regionerna är tiden kritisk eftersom den handlar om pendling och icke fungerande eller långsam pendling hotar jobben, näringslivet och tillväxten.

Vi behöver också rusta existerande stambanor. Detta är en fråga om att kunna hantera kapacitet och därtill erbjuda gods och pendling plats sida vid sida. En höghastighetsjärnväg frigör kapacitet och skapar tidsutrymme på spåren för underhåll. I dag är flera sträckor så hårt belastade att det inte finns tillräcklig tid för att rusta upp dem.

Däremot är det inte i sig en prioritet för näringslivet att tågtrafik till Stockholm i de två storstadskorridorer som nu föreslagits kommer under en viss maxtid. Denna trafik bidrar bara marginellt till internationella affärer genom affärsresor och varuflöden samt pendling.

Däremot anser många i näringslivet att höghastighetsjärnvägen kommer att kunna skapa bättre pendling och även leverera ökad kapacitet och pålitlighet vad gäller

punktighet. Höghastighetsjärnväg är mer än snabba resor Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö.

Konkret betyder det att kapaciteten som stärker pendling mellan medarbetare och arbetsplatser bör prioriteras och att nå mål för denna trafik kan ske på bekostnad av optimerad tid i de två storstads-korridorerna. Kan man hitta sätt att stärka pendling ytterligare inom projektet är det prioriterat. Vi förordar en linjeföring som plockar upp pendlingspotentialen.

FAST FÖRBINDELSE HELSINGBORG-HELSINGÖR ÄR EN VIKTIG PUSSELBIT

Pendlingsintegration och internationalisering är också starka skäl att lyfta fram projektet med en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör, som även

är en viktig del i Sverigeförhandlingen. Detta projekt har en unik egenskap; att det betalar sig av egen kraft genom trafikavgifter. Vägtrafiken subventionerar spårtrafiken. Faktum är att sträckan troligen är det mest lönsamma stora infrastrukturprojektet som nu är uppe till diskussion i Europa. Våra analyser visar att förbindelsen dessutom erbjuder stora samhällsekonomiska vinster.

**"VI BEHÖVER
NYA SPÅR FÖR
ATT AVLASTA
DET BEFINTLIGA
SYSTEMET"**

En ny fast förbindelse Helsingborg-Helsingör öppnar också för att man ska komma vidare med det projekt för snabbtåg som är mycket intressant för Sverige och övriga Norden, nämligen en förbindelse mellan Oslo-Göteborg-Öresund-Hamburg.

HELT CENTRALT MED INTERNATIONELL TILLGÄNGLIGHET

Sverige behöver en ny satsning på tågtrafik. Nyttan finns inom storstadsregionerna och i mervärden för handelsresor och internationellt gods. Därför är regionernas engagemang helt centralt och EU:s medverkan i de delar som skapar internationell tillgänglighet till Copenhagen Airport och den fasta förbindelsen mycket betydelsefull.

Framtidens trafik är antingen lokal eller global. Den bör utvecklas utifrån den insikten.

FAKTA

Namn: Stephan Muechler och Per Tryding

Yrke: vd och vice vd Sydsvenska Industri- och Handelskammaren

Handelskammaren är en privat näringslivsorganisation som arbetar i sydsvenska företags intresse, med drygt 2800 medlemsföretag i Skåne, Blekinge, Kalmar, Kronobergs och södra Hallands län. Organisationen påverkar företagens villkor genom bland annat utveckling av infrastruktur och utbildningssystem.



EUROPE NEEDS A CONNECTED AND WELL- FUNCTIONING TRANSPORT SYSTEM IN SWEDEN

Transport is a policy pillar that can make a vital contribution to boosting the long-term competitiveness and development of the internal market and the wider European economy. A modern transport infrastructure is key creating jobs and sustainable economic growth and with greater accessibility can enhance social inclusion. In the EU the 28 Member States currently have five million km of paved roads, more than 215,000 km of rail lines and 41,000 km of navigable inland waterways.

As of January 2014, the European Union has a new transport infrastructure policy that connects the continent between East and West, North and South. This policy framework includes guidelines for the Trans-European Transport Network (TEN-T) which aims to close the gaps between Member States' transport networks, remove remaining bottlenecks that disrupt the internal market and transcend technical obstacles such as incompatible standards for railway traffic. It promotes and strengthens seamless transport chains for passenger and freight, while ensuring that Europe stays on top of current technological trends. Efficiency improvements in the transport of people and goods within the internal market and between it and the wider world, enhanced deployment of intelligent transport systems and the greening of the sector and its infrastructure are key elements of the TEN-T policy.

CORE NETWORK CORRIDORS

Nine Core Network Corridors facilitated by European Coordinators are the main implementation tools for the TEN-T core network. They are based on three pillars:

- Improving cross-border connections, removing key bottlenecks and bridging missing links

- Multimodality through the integration of different transport modes - air, sea, road, rail and inland waterways
- Technical and operational interoperability

Through the Core Network Corridors these three pillars are the means to the end of delivering an efficient and sustainable transport network for Europe. To strengthen the idea of the corridors two additional European Coordinators have been appointed with responsibility for the horizontal priorities of the European Rail Traffic Management System (ERTMS) and Motorways of the Sea (MoS).

THE SCANDINAVIAN-MEDITERRANEAN CORRIDOR

The Scandinavian-Mediterranean Corridor, that I have the privilege to coordinate, is the largest of these corridors in terms of core network length. This corridor encompasses seven EU Member States (Finland, Sweden, Denmark, Germany, Austria, Italy and Malta) and one Member State of the European Economic Area, Norway. With more than 9,300 km of core rail, 6300 km of core road - together with 25 core ports, 19 core airports, 45 core intermodal terminals and 19 core urban nodes - the opportunities that come with improving connectivity and removing bottlenecks are great.

THE FEHMARN BELT FIXED LINK CONNECTS SCANDINAVIA AND CONTINENTAL EUROPE

Two key EU priority projects on this corridor are the Fehmarn Belt Fixed Link and the Brenner Base Tunnel. For Sweden, the Fehmarn Belt Fixed Link in particular will be of strategic importance in terms of connectivity, access and competitiveness by

significantly enhancing links between Scandinavia and continental Europe through Germany. On their own, these strategic projects are important but complemented by upgraded access infrastructure, improved operational capacity and state of the art rolling stock they can be game changers. We stand on the threshold, through these infrastructure investments, of creating a new macro-regional dynamic not just in terms of connectivity but also in terms of the potential for sustainable growth, development and innovation.

Analysis prepared for the Scandinavian Mediterranean Core Network Corridor work plan reveals additional

capacity requirements over and above the construction of new cross border connections such as the Fehmarn Belt Fixed Link that will be essential to deliver and optimise the network's potential benefits. For the Swedish railway system these include the Stockholm and Gothenburg node, Hässleholm - Lund, and Trelleborg - Malmö (- Copenhagen). Addressing these capacity constraints in a timely way first and foremost will benefit Swedish citizens and businesses at home in Sweden but also, through network effects and cross border links will enhance Sweden's connection with core continental Europe and vice versa to the benefit of both parts. A failure to do so risks not only to constrain future opportunities but also to diminish

THERE IS NOW A REAL MOMENTUM OFFERING A UNIQUE OPPORTUNITY TO WORK TOGETHER TO DO SOMETHING TRULY POSITIVE AND SIGNIFICANT FOR THE CITIZENS OF SWEDEN, YOUR NEAR NEIGHBOURS AND YOUR NORTHERN EUROPEAN NEIGHBOURHOOD"

the extent to which shared decarbonisation objectives can be achieved by a greater shift of freight to rail, powered increasingly by renewable energy.

SWEDISH NEGOTIATIONS ON HIGH-SPEED RAILWAY ARE WELCOME

In this context Swedish negotiations on high-speed railway options for the stretches from Stockholm-Gothenburg and Stockholm-Malmö

FAKTA

Namn: Pat Cox
Yrke: Europeisk koordinator för TEN-T-korridoren Skandinavien Medelhavet

Pat Cox är tidigare talman för Europaparlamentet och utsedd av EU-kommissionen att leda dialogen mellan åtta länder, ett stort antal regioner, kommuner, företag, fack, miljöorganisationer och andra intressenter kring hur ScanMed-korridoren ska utvecklas.



are welcome. From a European perspective, improvements on existing infrastructure in Sweden flowing into Denmark and Northern Europe offers the prospect of major improvements in mobility and accessibility both in cities and in rural areas across the entire network. This also means linking the major urban centres of Norway, Sweden, and Denmark by a fast and efficient modern railway system delivering inter-urban sustainable mobility at fast and attractive travel times. For this to work, network lines need to be upgraded or newly built, both in the designated urban nodes of Stockholm, Gothenburg and Malmö, as well as the relevant inter-urban sections.

SWEDEN'S FUTURE RAILWAY CAPACITY MUST CORRESPOND TO EXPECTED FREIGHT FLOWS

The Scan-Med work plan has identified the core network areas with the highest transport volumes expected by 2030. With respect to rail, both passenger and freight, in the case of Sweden these are: Mjölby – Malmö, Gothenburg – Malmö and Malmö – Copenhagen. In this respect, the need to ensure that the future railway capacity in Sweden corresponds to the expected freight flows between Scandinavia, Sweden and the rest of Europe is of the essence. That is why, as the coordinator of the Scan-Med corridor,

I welcome the Swedish government's focus on developing the country's railway system to remove bottlenecks and support cross border transport.

To conclude, it is worth emphasising the importance of continuous dialogue between governments, transport agencies, regional actors and other stakeholders on the corridor. Without clear planning procedures that look past the boundaries of the nation state it will be difficult to reach the goal of a coherent European transport system for the future. Aligning the planning process and permitting procedures of major cross-border infrastructure projects is a very complex process. Citizens with concerns are entitled to exercise their full rights and such due process must be respected. Of course this can slow things down adding considerable time and uncertainty to project planning and delivery. That is why it is important for authorities to communicate as transparently and early as possible with all relevant interested parties, especially regarding cross-border projects, given their inherent complexity.

There is now a real momentum offering a unique opportunity to work together to do something truly positive and significant for the citizens of Sweden, your near neighbours and your Northern European neighbourhood.



"I WELCOME THE SWEDISH GOVERNMENT'S FOCUS ON DEVELOPING THE COUNTRY'S RAILWAY SYSTEM TO REMOVE BOTTLENECKS AND SUPPORT CROSS BORDER TRANSPORT"

Att bygga för framtiden kostar. Men inte lika mycket som att låta bli. Effekterna av att försöka fortsätta utveckla Sverige med befintlig infrastruktur är försenade tåg, förlorade förtroenden och fortsatt långa avbrott längs spåren. Sådant skapar kostnader – samtidigt som intäkter uteblir. Varje dag. Året om.

Att bygga något som ger mer utrymme och bättre kapacitet i flera generationer, det är att investera. En investering som kan ge avkastning i 150 år.

Därför behövs en ny stambana.

