

Vätterlänken

- möter nationella transportbehov

Infrastrukturen en nyckelfaktor för ett exportberoende land

Sverige lever till stora delar på exportinkomster. Sveriges välstånd är till stora delar beroende av landets och arbetsmarknadens förmåga att anpassa sig efter vår omvärld. Ansvarstagande parter på arbetsmarknaden brukar framhållas som en viktig nyckel för Sveriges framgång. Likaså är en väl utvecklad infrastruktur helt avgörande för att landets förmåga att uppnå den flexibilitet som krävs när ett litet land i norr ska konkurrera på världsmarknaden.

Ett bevis på vår förmåga är antalet arbetsmarknadsregioner som kontinuerligt har minskat. 1970 uppgick antalet till 187, trettio år senare var antalet nere i 90 och 2020 var antalet 60. Det minskande antalet innebär att arbetsmarknadsregionerna vuxit radikalt i storlek, vilket samtidigt innebär att pendlingen vuxit och blivit alltmer betydelsefull. Möjligheten till arbetspendling i ett allt större geografiskt område har varit en viktig faktor för att matchningen på arbetsmarknaden har kunnat hållas på en relativt hög nivå.

Kapacitetsbrist och trängsel

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 procent¹. Prognosen framåt pekar en fortsatt stark utveckling. Mellan åren 2017 och 2040 förväntas enligt Trafikverkets basprognos persontrafiken med tåg öka med 53 procent².

Också på godssidan kan förväntas en snabb ökning orsakad av bland annat av stigande bränslepriser en ökad miljömedvetenhet. Trafikverket bedömer i sin prognos att transportarbetet för gods kommer att öka med 38 procent mellan 2017 och 2040³.

Samtidigt kan konstateras att uteblivna nyinvesteringar och eftersatt underhåll har lett 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 infrastrukturens skuld. 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 infrastrukturens skulden⁴.

Godstrafiken på järnväg har tappat marknadsandelar i förhållande till godstransporter på orsakad av trängsel och kapacitetsbrist. Detta går stick i stäv med EU:s uttalade mål att radikalt reducera godstransporterna på väg till förmån för tågtransporter⁵. Redan idag är kännetecknas stora delar av järnvägssystemet av kapacitetsbrist. Detta leder till hög känslighet för störningar, låga hastigheter och stora punktlighetsproblem, samt svårigheter för de regionala huvudmännen att erhålla kapacitet för önskad trafik⁶.

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

² Trafikverket (2023) *Prognos för persontrafiken 2040*. Trafikverkets Basprognoser 2023-04-01

³ Trafikverket (2023) *Prognos för godstransporter 2040*. Trafikverkets Basprognoser 2023

⁴ Svenskt Näringsliv (2018) *Bana ny väg för Sveriges infrastruktur*.

⁵ https://commission.europa.eu/topics/transport_sv

⁶ Se exempelvis Cars, Göran (2023) *Betydelsen av nya stambanor för utveckling av kommunerna i Jönköpings län*. Rapport Region Jönköpings län och String, Greater Copenhagen, Sweco (2023) *Rail Freight with the Fehmarn Belt Fixed Link – Forecasts, Challenges and Solutions*. Report 2023-03-32

Regeringens nya giv – nya stambanor i väst och söder

Det är positivt att regeringen nyligen fattade beslut om att gå vidare med nya stambanor på sträckorna Göteborg-Borås och Lund-Hässleholm. Sverige behöver mer kapacitet på järnväg. Göteborg-Borås är landets tredje största pendlingsstråk och sträckan Södra stambanan är kraftigt överbelastad redan idag.

Men ska Västra och Södra stambanan få den avlastning som behövs för att näringsliv ska kunna nå Göteborgs hamn och hamnarna i Skåne med godstransporter via järnväg behövs ett sammanhållet system. Kapaciteten på Södra stambanan är idag enligt Trafikverkets underlag högt utnyttjad ända upp till Nässjö. Det lär inte minska när Fehmarn Bältförbindelsen står klar år 2029 samtidigt som godset ifrån norra Sverige ökar i takt med att investeringarna i norr ger jobb och produktion.

Att långsiktigt koppla samman Göteborgs och Jönköpings arbetsmarknader ger dessutom näringslivet helt nya förutsättningar att rekrytera arbetskraft. Likaså tar det idag närmare 2 timmar med tåg mellan Jönköping och Linköping och över 2,5 timmar till Norrköping. Det är tre av landets tio största kommuner som ligger inom 20 mil. Det finns en enorm potential att utveckla och stärka svensk konkurrenskraft.

Vätterlänken – ett resurseffektivt förslag som ger stora restideffekter

Östergötlands och Jönköpings län har en viktig geografisk position i mellersta och nordöstra Götaland. Båda länen har tillsammans drygt 840 000 invånare, med en för att vara utanför de tre storstads länen relativt stor befolkningstillväxt, vilket framgår av sammanställningen nedan.

	Befolkning 2022	Tillväxt fr 2021	Trend 2035
Östergötland	471 912	2208	
Jönköpings län	369 113	2049	
Storregion E+F	841 025	4257	900 000

Befolkningstillväxt. Källa: SCB och bearbetad trendframskrivning

För området mellan Östergötland och Jönköpings län finns tydliga nord-sydliga och öst-västliga transportstråk med E4an i kombination med de anslutande utbyggda riksvägarna, dock med tydliga brister i järnvägssystemet i förhållande till ambitionerna att skapa en mer sammanhållen och gemensam regional utveckling mellan storstads länen varav de viktigaste finns nedan:

- Kontaktskugga råder mellan Östergötland och stora delar av Jönköpings Län med långa restider (t.ex. Jönköping-Linköping 1h 47 min med byte i Nässjö) som omöjliggör daglig pendling mellan tre av Sveriges 10 största kommuner Norrköping – Linköping – Jönköping.
- Kontaktskuggan gäller också mellanliggande mindre och mellanstora primära och anslutande sekundära tätorter som kan ha potentiella pendlingsrelationer över länsgränsen.
- Restiden mellan Stockholm och Jönköping är ca 3½ timme. Bilen längs E4 an är något snabbare än järnvägsförbindelsen som dessutom innehåller ett för många resenärer osäkert byte vilket sammantaget begränsar möjligheten till dagliga förrättningar eller privata besök i huvudstaden.

Vätterlänken med en utbyggnad av nya spår längs Södra stambanan och en ny genande järnväg till Jönköping är medlet som skall eliminera bristerna och utveckla Sverige, Regionerna, Städerna och de mindre pendlingsorterna. En strategisk väl avvägd investering lagd i ett systemperspektiv har naturligt ett flertal ändamål.

Identifierade möjligheter med projekt Vätterlänken med en utbyggnad av Södra stambanan:

- Internationellt

- o Stärka svenskt näringsliv genom kapacitetsutbyggnad och bättre framkomlighet i en av EU:s viktigaste transportkorridorer innehållande de, i nya TEN-T förslaget, urbana noderna Jönköping, Linköping och Norrköping

- o Tillgodose EU:s krav på klimatmål för långväga landbaserade godstransporter

- o Öka den internationella tillgängligheten mellan Tyskland, Danmark och Sverige

- Nationellt

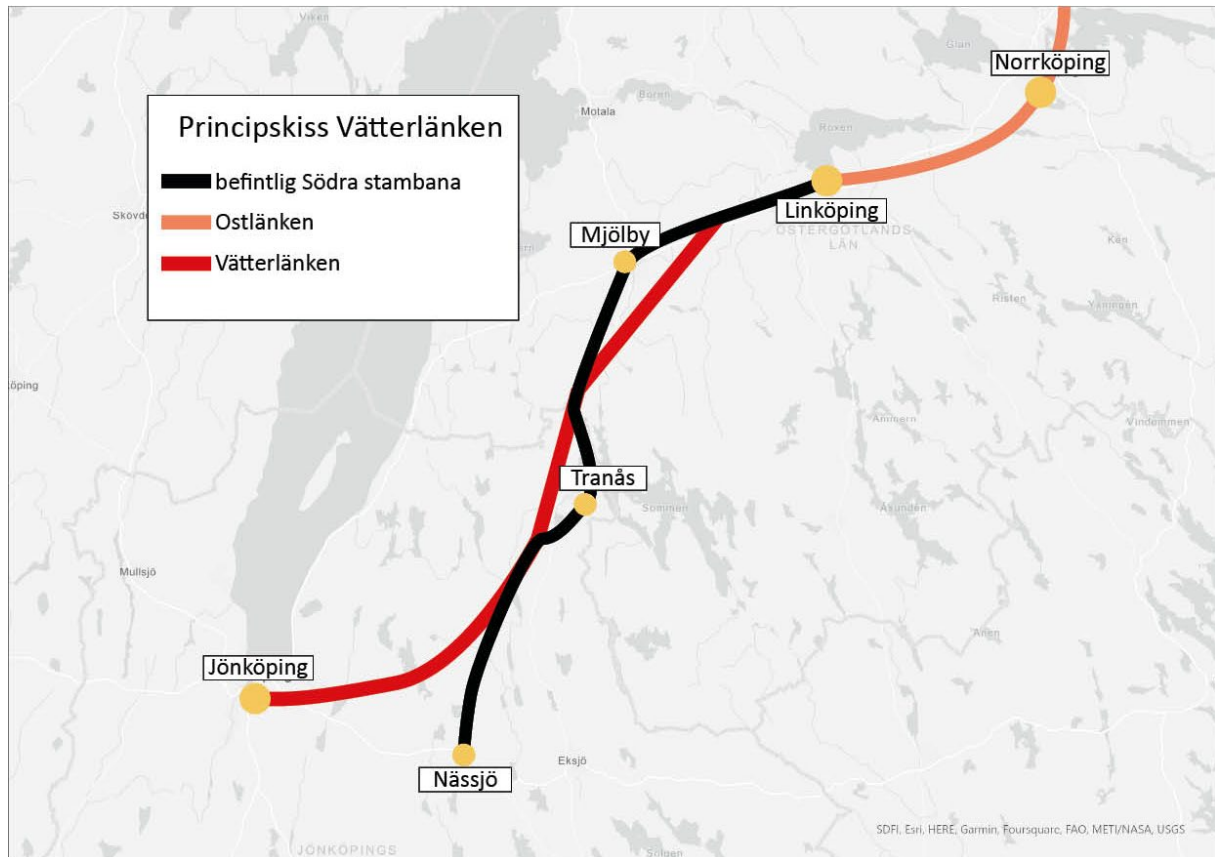
- o Hålla ihop och stärka Sveriges tillväxtregioner för en ökad välfärd för alla

- Storregionalt

- o Eliminera kontaktskuggan mellan länen genom att möjliggöra daglig arbetspendling mellan Sveriges tre stora arbetsmarknadscentra för att stärka organisationers kompetensförsörjning och hushållens förvärvsgrad

- Lokalt

- o Möjliggöra en positiv tillväxtspiral även för medelstora och mindre kommuner i gränslandet mellan Östergötland och Jönköpings län



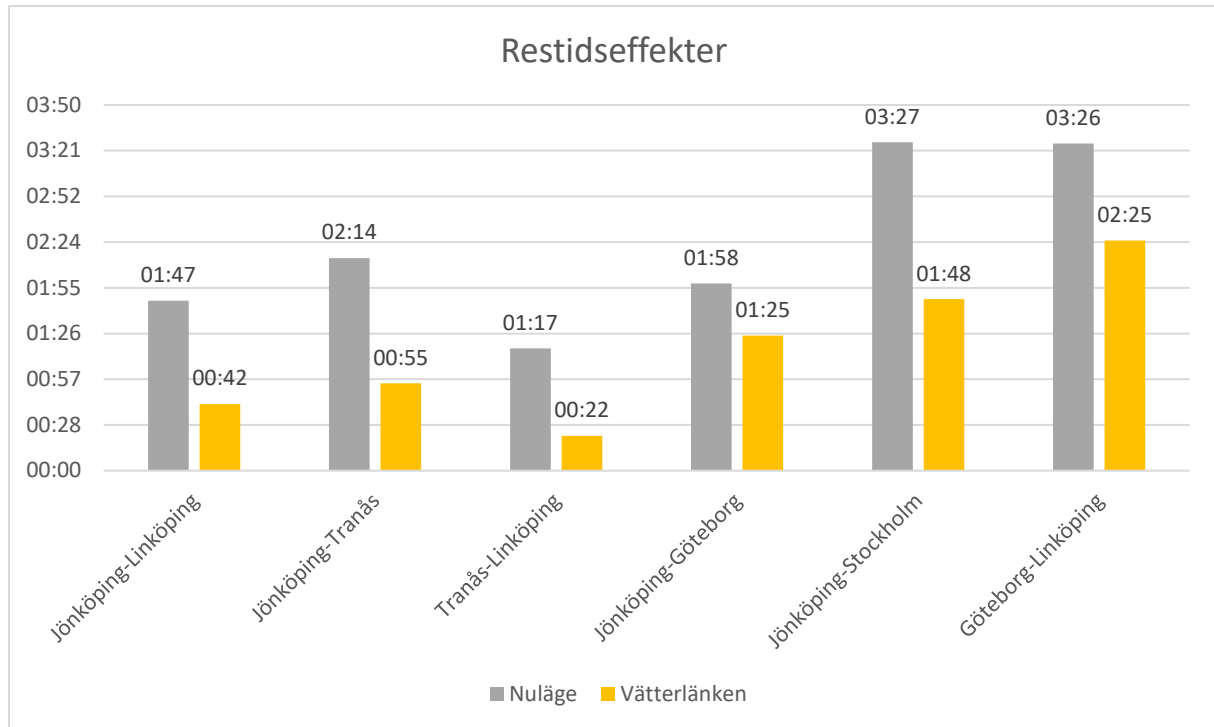
Utbyggnad av Vätterlänkens infrastruktur

Med utgångspunkt från framkomlighetskriterier för godstrafik och restidsmål för persontrafik har vår analys landat i att Södra stambanan behöver tillföras betydande kapacitet. Ett lämpligt ställe att göra det på är i höjd med Tranås. Anledningen till detta är att sträckan i höjd med Tranås ligger på ett lagom avstånd från de båda knutpunkterna Näs sjö och Mjölby och så gott som all godstrafik är genomgående. Med genomgående trafik menas att tågen går hela vägen mellan Mjölby och Näs sjö, en sträcka på ca 9 mil, och det är då kappkörningseffekter uppstår och godståg som idag tvingas åt sidan med tidsödande stopp på förbigångsspår.

Södra stambanan söder om Mjölby behöver även den bli avlastad. Det finns även risk för kappkörningseffekter mellan IR-tåg och Regionaltåg på Södra stambanan söder om Mjölby. Därför tillförs ytterligare kapacitet i syfte att öka framkomligheten och öka tillgängligheten genom att reducera restider.

Restidseffekter av ny tågtrafik på delvis ny Infrastruktur

Restidseffekterna redovisas i diagram nedan. Direktgående nya Snabbtåg utan uppehåll på vägen mellan Jönköping och Linköping tar 42 minuter i etapp 2. De Interregionala snabbtågen (IR-tåg) via bibana Tranås får en restid på 49 minuter Jönköping-Linköping Jönköping-Norrköping när man Norrköping på 55 minuter med snabbtåg. Restiden Jönköping-Stockholm blir 1h 48 min i. För flertalet reserelationer är restidsförkortningarna exceptionellt stora jämfört med idag och därtill ska läggas att flera reserelationer idag kräver byte av tåg i t.ex. Näs sjö och Falköping. Det kommer även bli möjligt att resa en annan väg, t.ex. relationen Göteborg-Norrköping/Linköping där snabbaste väg idag är via Katrineholm och att man därifrån behöver resa tillbaka (Linköping) på annan bana efter tågbyte.



Restidseffekter med Vätterlänken.

Resandeeffekter

Vätterlänken kan ge ett betydande tillskott av resor mellan Östergötland och Jönköping och även förbättra tillgängligheten till Göteborg. Resandet ökar mycket i stråket mellan Linköping och Jönköping som följd av de korta restiderna och att det blir direkta tåg utan byte. Det ökade resandet är ett mått på att det blir en mer integrerad region med en gemensam marknad.

Resor mot Stockholm från Nyköping, Linköping och Norrköping förbättras redan med Ostlänken. Med Vätterlänken så förbättras även resorna mellan Linköping-Tranås och alla stationer däremellan och Jönköping samt vidare till orterna mellan Falköping och Göteborg. Det går då snabbare att åka till Göteborg via Jönköping än via Katrineholm och det blir också direkta tåg utan byte.

Vätterlänkens resandeeffekter kan sammanfattas enligt nedan för interregionala och regionala resor.

	Resor tusen	Personkm miljoner
Utgångsläge	10466	810
Jämförelsealternativ	15032	1160
Ostlänken	17483	1466
Vätterlänken	22507	1806

Slutsatser

Studiens resultat visar att Vätterlänken kan ge ett betydande tillskott av spårkapacitet mellan Östergötland och Jönköping, som gynnar både den regionala pendlingen och ökad kapacitet för godstransporter. Resandet ökar mycket i stråket mellan Linköping och Jönköping som följd av de korta restiderna, inom restider attraktiva för daglig arbetspendling, och att det blir direkta tåg utan byte. Det ökade resandet är ett mått på att det blir en mer integrerad region med en gemensam marknad. Resor mot Stockholm från Nyköping, Linköping och Norrköping förbättras redan med Ostlänken. Med Vätterlänken så förbättras även resorna mellan Linköping-Tranås och alla stationer däremellan och Jönköping och ökar kapaciteten ytterligare på Södra stambanan vilket behövs bl.a. med hänsyn till godstrafiken. Kanske kan man låta vissa tåg gå vidare till Värnamo från Jönköping för att skapa snabbare och direkta förbindelser dit. Det planeras nu för att elektrifiera linjen mellan Jönköping och Värnamo vilket skulle möjliggöra ett sådant trafikupplägg.

Vätterlänken	Scenario LÅG		Scenario MEDEL		Scenario HÖG		Sträcka, km	Antal spår
	Kostnad, mdr	kr/m	Kostnad, mdr	kr/m	Kostnad, mdr	kr/m		
Jönköping-Frinnaryd	5 720 000 000	130000	5 720 000 000	130000	11 440 000 000	260000	44	1
Frinnaryd-Sommen/Bx	8 320 000 000	260000	12 800 000 000	400000	12 800 000 000	400000	32	2
Sommen/Bx-Sjögestad	7 540 000 000	260000	9 860 000 000	340000	11 600 000 000	400000	29	2
Sjögestad-Lp	2 500 000 000		2 500 000 000		2 500 000 000			
<i>Enl. TRV besparingskalkyl</i>								
Totalt:	24 080 000 000		30 880 000 000		38 340 000 000			

Kostnadsbedömning med olika antaganden kring meterpris. Prisnivå 2021.

Översiktlig kostnadsbedömning

Kostnadsbedömningar i ett så här tidigt utredningskede innebär mycket stora osäkerheter eftersom järnvägsanläggningen i sig inte är studerad över huvud taget. I syfte att försöka ringa in ett spann/en storleksordning har några referenser studerats. Varje projekt är dock unikt med sina särskilda förutsättningar och blir ju således inte heller helt jämförbara.

Referenserna ger dock en bild över hur kostnaderna kan variera och kostnaderna har brutits ner till kronor per meter. I de fall projekten inneburit dubbelspår har kostnaden dividerats med 1,5 för att omräknas till enkelspår och kostnad för stationer har också räknats av med grova schabloner.

De referenser som studerats är Ostlänken, Göteborg-Borås, Norrbotniabanan, Ostkustbanan och Ängelholm-Maria. Ostlänken och Göteborg-Borås har de högsta kostnaderna och meterkostnaden hamnar för Ostlänken strax under 400 000 kr och för Göteborg-Borås strax över 400 000 kr. För Norrbotniabanan och Ängelholm-Maria är meterkostnaden ca 130 000- respektive 100 000 kr. Snittkostnad för nämnda projekt ligger på ca 260 000 kr/m. I tabellen nedan presenteras några olika kombinationer med varierat antagande om meterpris där de successivt ökar.