

Göteborg—Borås—Alfvesta och åter.

r: mellan Göteborg o. Alfvesta i nr 1 o. 4, mellan Göteborg o. Karlskrona samt Kalmar i nr 3 o. 2; samt mellan Göteborg o. Linn

| St 51 III | St 3 II, III | St 13 II, III | St 53 II, III | St 5 II, III | St 7 II, III | Km. | Göteborg—Borås järnv. | St 28 III | St 14 II, III | St 6 II, III | St 8 II, III | St 4 II, III | St 54 II, III | St 10 II, III | St 1 II |
|--------------|-----------------|------------------|------------------|-----------------|-----------------|-----|------------------------------------|--------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------|------------------|------------|
| 10.35 | 12.45 | 3.20 | 2.85 | 5.25 | 7.20 | 0 | fr. Göteborg B:s X 89 t. ↑ | 7.19 | 8.46 | 10.34 | 2.17 | 4.53 | 9.24 | 8.22 | 10 |
| 10.44 | 12.54 | 3.29 | 2.44 | 5.35 | 7.20 | 5 | > Almedal fr. | 7.10 | 8.37 | 10.25 | 2. 8 | 4.44 | 9.11 | 8.49 | 9 |
| 10.53 | 1. 3 | 3.38 | 2.53 | 5.45 | 7.42 | 9 | > Mölndal > | 7. 2 | 8.27 | 10.17 | 2. 0 | 4.35 | 9. 4 | 8.20 | 9 |
| X | X | X | X | X | X | 12 | > Pixbo > | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 11. 3 | 1.13 | 3.48 | 3. 3 | 5.58 | 7.55 | 15 | > Mölnlycke > | 6.51 | 8.16 | 10. 7 | 1.50 | 4.25 | 8.57 | 8.16 | 9 |
| X | X | X | X | X | X | 17 | > Långens > | X | X | X | X | X | X | X | X |
| 11.12 | 1.22 | 3.57 | 3.12 | 6. 2 | 8. 4 | 21 | > Landvetter > | 6.41 | 8. 6 | 9.57 | 1.40 | 4.15 | 8.45 | 8. 5 | 9 |
| 11.21 | 1.31 | 4. 7 | 3.21 | 6.12 | 8.14 | 26 | > Harryda > | 6.30 | 7.57 | 9.48 | 1.31 | 4. 6 | 8.35 | 7.54 | 9 |
| 11.33 | 1.43 | 4.20 | 3.33 | 6.21 | 8.22 | 35 | > Hindås > | — | 7.43 | 9.34 | 1.19 | 3.54 | 8.23 | 7.23 | 9 |
| 11.44 | 1.53 | 4.30 | 3.44 | 6.31 | 8.32 | 43 | > Sjöbo > | — | 7.30 | 9.22 | 1. 8 | 3.48 | 8.13 | 7. 2 | 8 |
| ank. | 2. 1 | ank. | 3.52 | 6.42 | 8.44 | 41 | > Sjöbo > | — | — | 9.14 | 1. 1 | 3.35 | 8. 2 | 6.20 | 8 |
| — | 2.15 | — | 4. 7 | 7. 4 | 8.38 | 65 | > Sjöbo > | — | — | 9. 0 | 12.47 | 3.22 | 7.52 | 6.20 | 8 |
| — | 2.22 | — | 4.15 | 7.11 | 9. 2 | 66 | > Sjöbo > | — | — | 8.53 | 12.40 | 3.16 | 7.45 | 6.20 | 8 |
| — | 2.35 | — | 4.30 | 7.25 | 9.32 | 72 | vt. Borås nedre X > * | — | — | 8.37 | 12.25 | 3. 1 | 7.31 | 5.55 | 8 |
| Gt 9 III | 4.52 | — | 8.42 | 9.52 | — | — | t. Varberg 167 fr. | — | — | 4.22 | 8.54 | 12.26 | 3.42 | — | 8 |
| — | 4.45 | — | — | — | 11.42 | — | > Herrljunga 167 > | — | — | 5.23 | 7. 3 | 11.48 | 5.13 | — | 8 |
| — | — | — | — | — | — | — | > Stockholm 167, 27 > | — | — | 9. 1 | — | — | 8. 2 | — | 8 |
| — | — | — | — | 8. 2 | — | — | fr. Stockholm 27, 167 t. | — | — | 8.20 | — | — | Gt 10 | — | 8 |
| 7.3 | 11.48 | — | — | 5.13 | — | — | Herrljunga 167 t. | — | — | 1.27 | — | 4.45 | III | — | 8 |
| — | 12.26 | — | — | 3.42 | — | — | — | — | — | 1.30 | — | 4.52 | 9.52 | — | 8 |
| — | — | — | — | — | — | — | Borås—Alfvesta järnv. | — | — | — | — | — | — | — | 8 |
| 11.30 | 2.55 | — | — | 7.40 | — | — | fr. Borås nedre X t. ↑ | — | — | 8.22 | — | 2.36 | 5.15 | — | 8 |
| X | X | — | — | X | — | — | > Gulleråsa > | — | — | 8. 0 | — | 2.21 | 4.41 | — | 8 |
| 12.12 | 3.13 | — | — | 8. 2 | — | — | > Gulleråsa > | — | — | 7.50 | — | 2.12 | 4.23 | — | 8 |
| 12.35 | 3.22 | — | — | 8.12 | — | 88 | > Aplared > | — | — | 7.50 | — | 2.12 | 4.23 | — | 8 |
| 12.50 | 3.30 | — | — | 8.22 | — | 94 | vt. Hillared > * | — | — | 7.34 | — | 2. 2 | 3.55 | — | 8 |
| — | 4.30 | — | — | 8. 2 | — | 112 | t. Svenljunga 171 fr. | — | — | 6.40 | — | 12.55 | — | — | 8 |
| — | 5.32 | — | — | 10. 2 | L, S, Hd | 118 | > Axelfors 171 > | — | — | L 6. 5 | — | 11.53 | — | — | 8 |
| — | 11.53 | — | — | 5.55 | — | — | fr. Axelfors 171 t. | — | — | 11.31 | — | 5.32 | 5.32 | — | 8 |
| — | 12.55 | — | — | 7.42 | — | — | > Svenljunga 171 > | — | — | 11.22 | — | 4.80 | 4.80 | — | 8 |
| 1.23 | 3.32 | — | — | 8.25 | — | — | fr. Hillared t. ↑ | — | — | 7.24 | — | 2. 0 | 3.25 | — | 8 |
| 1.55 | 3.42 | — | — | 8.38 | — | 101 | > Långhem fr. | — | — | 7.14 | — | 1.50 | 3.10 | — | 8 |
| X | X | — | — | X | — | 108 | Boda > | — | — | X | — | X | X | — | 8 |
| 2.35 | 3.55 | — | — | 9. 2 | — | 112 | vt. Limmared X > * | — | — | 6.55 | — | 1.36 | 2.35 | — | 8 |
| — | 9. 2 | — | — | 10.21 | Hotaj. | — | t. Falkenberg 168 fr. | — | Hotaj. | 5.24 | Gt 10 | 7.28 | — | — | 8 |
| — | 5.30 | — | — | 10.42 | — | — | > Ulricehamn 184 > | — | — | 5.12 | III | 11.45 | — | — | 8 |
| 11.45 | 11.45 | — | — | — | — | — | fr. Ulricehamn 184 t. | — | — | — | — | 5.30 | — | — | 8 |
| 7.28 | 12.10 | — | — | — | — | — | > Falkenberg 168 > | — | — | — | — | 9. 2 | — | — | 8 |



K-märkt eller Utmärkt
- om Sveriges sämsta järnväg, Göteborg-Borås

Observera de snabba för-
Björkinge, Småland,

Björkinge, Småland,

För ett västsvenskt näringsliv i världsklass

Västsvenska Handelskammaren är en privat partipolitiskt oberoende näringslivsorganisation med nära 2900 medlemsföretag från hela Västsverige. Vi arbetar med att skapa tillväxt och utveckla framtidens Västsverige genom att hjälpa företagen göra fler och bättre affärer och genom att påverka politiska beslut. Vårt arbete har regionalt fokus eftersom den ekonomiska tillväxten påverkas huvudsakligen av regionala förutsättningar framför kommunala och nationella.

Tillsammans gör vi Västsverige starkare

K-märkt eller Utmärkt är publicerad av Västsvenska Handelskammaren 2017.

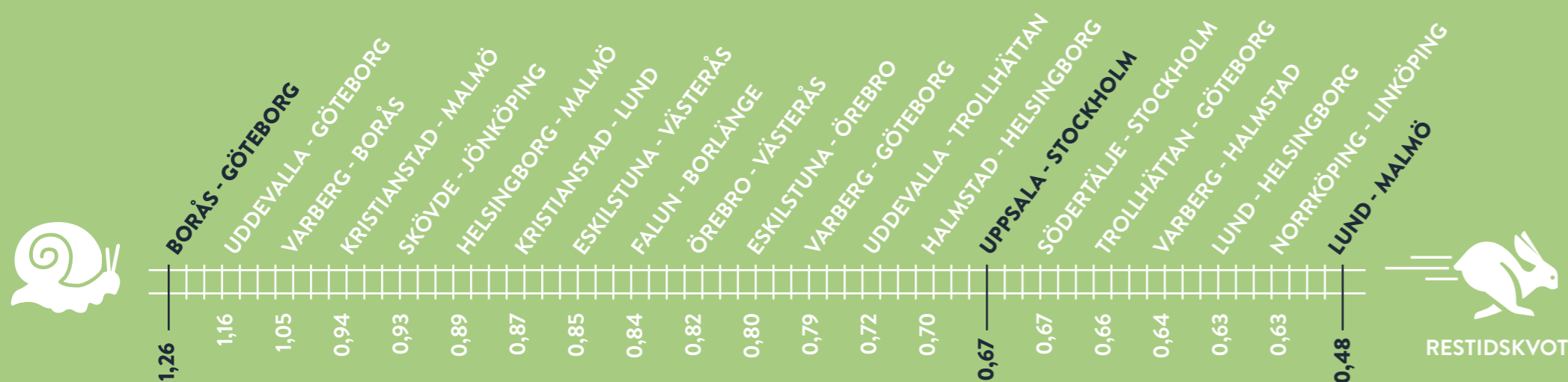
Citera oss gärna men ange källa.

Författare / Markus Ottemark / markus.ottemark@vastsvenskahandelskammaren.se

Natanael Kvidal / natanael.kvidal@vastsvenskahandelskammaren.se

Restidskvoten för de 21 jämförda sträckorna. Restidskvoten visar hur lång tid tåget tar i förhållande till bilen, om den är hög väljer pendlarna bort tåget.

Det gör de mellan Borås-Göteborg



Förtydligande:

En restidskvot på 2 innebär att tåget tar dubbelt så lång tid som bilen. En restidskvot på 0,5 innebär att tåget tar hälften så lång tid som bilen.

Avgränsning:

Större städer i Stockholms närhet med täta avgångar och stopp med tunnelbana och/eller pendeltåg ingår ej i studien.

Källor 2017-05-10

Tid tåg: sj.se tidtabell
Tid bil: Google maps - restid utan trafik
Avstånd: Google maps

SVERIGES SÄMSTA JÄRNVÄG

Göteborg och Borås är Västsveriges största städer. Avståndet mellan dem är endast 6 mil och däremellan ligger Landvetter flygplats. Stråket är ett av landets snabbast växande, inte minst tack vare ett starkt näringsliv där fordonsbranschen och distanshandeln är tongivande och bidrar till att göra Västsverige till landets viktigaste industri- och logistikregion.

UPPFYLLER FLERA KRITERIER FÖR K-MÄRKT

Vad städerna däremot saknar är en god infrastruktur som binder dem samman. Det illustreras av att Göteborg och Borås inte tillhör samma arbetsmarknadsregion, vilket är unikt för två så stora och närliggande städer. Järnvägen mellan städerna stod färdig 1894. Den har sedan dess elektrifierats men i övrigt har inte mycket hänt. 1930 tog den snabbaste tågresan från Borås till Göteborg

76 minuter. Västtrafiks tåg kör idag samma sträcka på cirka 70 minuter. Västsveriges två största städer måste bindas samman av en järnväg som är utmärkt, inte av en järnväg som uppfyller flera kriterier för att bli K-märkt.

FLERA FELPRIORITERINGAR

2011 utnämnde Handelskammaren Göteborg-Borås till Sveriges sämsta järnväg. Dessvärre visar den här rapporten att inte mycket hänt med järnvägen sedan dess. Däremot har mycket hänt vid sidan av spåren. Sverigeförhandlingen och Trafikverket har fått två regeringars uppdrag att snabbt utreda och bygga ut en höghastighetsjärnväg där sträckan Göteborg-Borås ingår. Delsträckan Mölnlycke-Bollebygd kom också med i Trafikverkets nationella plan 2014. Samtidigt som mycket men ingenting har hänt har vi sett flera politiska lappkast och

i våra ögon felprioriteringar kopplat till de nya stambanorna. Detta föranledde oss att återigen sätta tågförbindelserna mellan några av Sveriges största städer under lupp. Nu kan vi konstatera att ett av landets största pendelstråk, Göteborg-Borås, fortfarande har Sveriges sämsta järnväg.

I studien har vi utgått från Sveriges 35 största städer och identifierat alla relationer dem emellan där bilvägen är kortare än tio mil, samt att de har förbindelse med direkttåg. Det finns 21 sådana relationer. Vi har därefter tittat hur lång tid den snabbaste tågresan från den mindre till den större staden tar och jämfört med hur lång tid motsvarande resa hade tagit med bil. Vi har också räknat ut en teoretisk, eller snarare upplevd, medelhastighet för tågen baserad på avståndet bilvägen mellan två städer och restiden med tåg samma sträcka.

FYRA AV SVERIGES FEM SÄMSTA JÄRNVÄGAR I VÄSTSVERIGE

Trots att detta är en rikstäckande undersökning så visar det sig att fyra av landets fem sämsta järnvägar finns i Västsverige. Att landets näst största region har flera järnvägar som kan liknas vid museijärnvägar utgör underlag för en helt egen rapport. Denna rapport fokuserar dock på Göteborg-Borås, Sveriges sämsta järnväg, och på de positiva effekterna av att den ersätts med en modern järnväg.

Markus Ottemark, Rapportförfattare och ansvarig infrastruktur
Johan Trouvé, VD

LUND-MALMÖ



AVGÅNGAR PER DAG



MEDELHASTIGHET



TID I MINUTER



STRÄCKA

UPPSALA-STHLM



AVGÅNGAR PER DAG



MEDELHASTIGHET



TID I MINUTER



STRÄCKA

BORÅS-GBG



AVGÅNGAR PER DAG



MEDELHASTIGHET



TID I MINUTER*



STRÄCKA

*Ett (1) tåg per dygn tar 52 min. Västtrafiks pendeltåg tar ca 70 min.

Källor:

VGR och Trivector

KOLLEKTIVTRAFIKENS MARKNADSANDEL AV ARBETSPENDLINGEN PÅ DE TRE STRÄCKORNA:

40%

mestadels tåg

50%

mestadels tåg

25%

mestadels buss



3 arbetsveckor - så mycket längre restid har tågpendlaren mellan Borås-Göteborg i jämförelse med Uppsala-Stockholm under ett års tid. Trots att sträckan Borås-Göteborg är 1 mil kortare.

En tid motsvarande 5,5 arbetsveckor skulle dagens busspendlare mellan Göteborg-Borås spara om de istället kunde resa med tåg på en ny järnväg.



TRE STORA PENDELSTRÅK – TVÅ SKILDA VÄRLDAR

Det mentala avståndet mellan städer är ibland så litet att de i många sammanhang automatiskt förknippas med varandra. Gemensamt i dessa fall är goda kommunikationer som möjliggör för människor att snabbt och enkelt resa mellan städerna, antingen för att arbeta eller för andra syften. De stora pendelstråken Stockholm-Uppsala och Malmö-Lund är två tydliga exempel.

BORDE VARA ETT AV LANDETS STÖRSTA PENDEL- STRÅK

Göteborg-Borås kunde vara ett sådant exempel men så är det inte. Trots att det är ett av landets största pendelstråk förknippas få personer Västsveriges två största städer med varandra. Det beror inte på avståndet dem emellan då

det är närmare 1 mil kortare än avståndet mellan Stockholm-Uppsala. Och det beror inte på folkmängden som är 260 000 fler än i Malmö-Lund. Det beror helt enkelt på att kommunikationerna mellan städerna aldrig har varit tillräckligt bra för att överbrygga det fysiska avståndet. Att de två städerna inte tillhör samma arbetsmarknadsregion är talande och avsaknad av en modern järnväg är huvudanledningen.

BILEN ÄR SNABBARE

Att järnvägen mellan Göteborg-Borås inte håller måttet illustreras av att det tar närmare 1,3 gånger så lång tid att resa med tåg som att resa med bil mellan städerna. Med en motsvarande restidskvot där tåget tar 1,3 gånger längre tid än bilen skulle en tågresor mellan Malmö-

Lund ta 26 minuter istället för 10. Likaså skulle det ta 68 minuter istället för 36 minuter mellan Stockholm-Uppsala. Kopieras dessutom antalet avgångar på sträckan Göteborg-Borås till Malmö-Lund och Stockholm-Uppsala skulle antalet tågavgångar per dygn mellan dessa städer minska med 94 respektive 86 procent. Det är inget djärvt påstående att detta är negativt för företagen, för arbetstagarna och för tillväxten i de två regionerna.

På motsvarande sätt skulle en modern järnväg med cirka 30 minuters restid öka arbetspendlingen mellan Göteborg-Borås. Företagen skulle få lättare att hitta rätt kompetens och för de arbetssökande skulle valmöjligheterna vara avsevärt

större än idag. Med en sådan järnväg kan Göteborg-Borås berika och stärka varandra på samma sätt som Stockholm-Uppsala respektive Malmö-Lund gjort i flera decennier.



10.000

10 000 NYA ARBETSPLATSER PÅ
LANDVETTER TILL ÅR 2030

Källa:
Swedavia



4milj

4 MILJONER TÅGRESENÄRER
TILL LANDVETTER 2050

Källa:
VGR

EN STÖRRE REGION OCH EN KRYMPANDE VÄRLD

Näringslivets största utmaning är att hitta rätt kompetens. Förutsättningarna att lyckas med det ökar om arbetsmarknaden är stor och där spelar infrastrukturen en helt avgörande roll.

alla, unga som gamla, som bor i regionen och som får ta del av den välfärd som den ökade tillväxten möjliggör.

ÖKAD TILLVÄXT OCH MINSKAD SÅRBARHET

Sambandet mellan arbetsmarknadens storlek och den regionala tillväxten är tydlig. Det är de stora arbetsmarknaderna som har högst sysselsättningsgrad och lönesumma. Där finns fler nischade branscher och ett mer differentierat näringsliv som minskar sårbarheten i ekonomin vid konjunkturnedgångar i enskilda branscher. Detta är vad en modern järnväg mellan Västsveriges två största städer skulle leda till – en större arbetsmarknad och högre tillväxt. Nyttan av järnvägen är därmed inte begränsad till dem som åker tåg utan till

FRÅN UDDEVALLA TILL PARIS

Järnvägen mellan Göteborg och Borås kommer att ha en station vid Landvetter, Sveriges näst största flygplats. Därmed knyter den ihop Västsverige med Europa och världen. Med bara ett byte kan invånarna i exempelvis Uddevalla eller Lilla Edet resa till London, Paris eller New York. Järnvägen förstorar regionen och krymper världen.

9milj

6milj



FRÅN 6 MILJONER FLYGRESENÄRER
2016 TILL 9 MILJONER 2040

Källa:
Swedavia



1400

1400 BUSSAR/DYGN VID DELSJÖMOTET
(BUSS 100 GÅR VIA DELSJÖMOTET,
ANTALET BUSSAR SLÅR SNART I TAKET)

Källa:
VGR

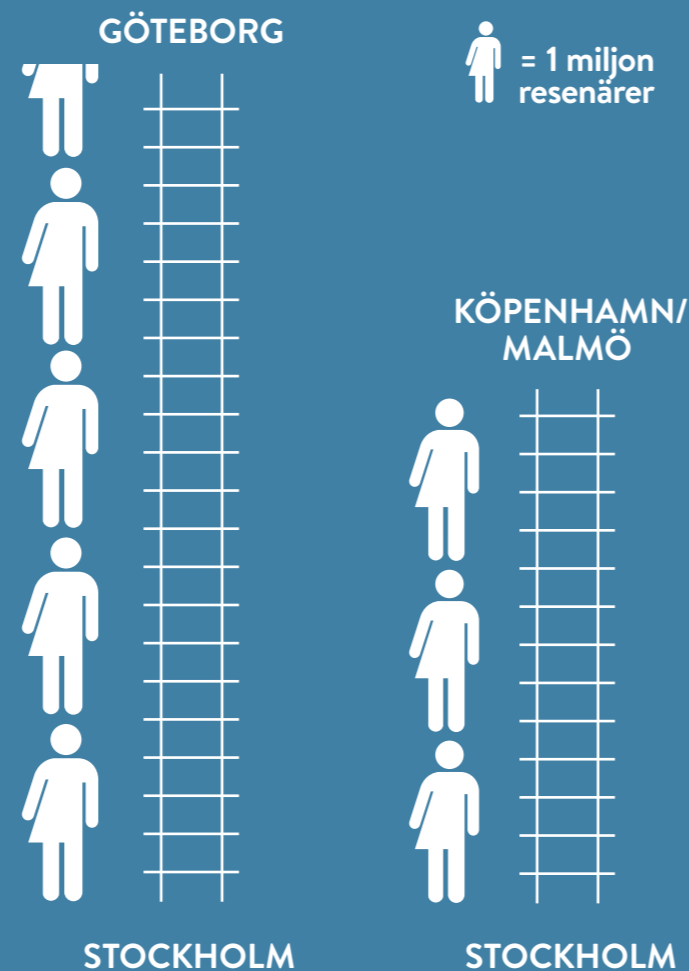
BEFOLKNINGSTILLVÄXT

50%

50% STÖRRE BEFOLKNINGSTILLVÄXT I STRÅKET
GÖTEBORG - JÖNKÖPING ÄN
GENOMSNITTET I SVERIGE
(PROGNOS TILL ÅR 2050)

Källa:
SCB

FLEST RESENÄRER PÅ STRÄCKAN GÖTEBORG-STOCKHOLM



4,5 MILJONER RESENÄRER MELLAN
GBG - STHLM MOT 3 MILJONER PÅ STRÄCKAN
CPH/MALMÖ - STHLM.
(RESENÄRER SOM KLIVER AV OCH PÅ VID
MELLANLIGGANDE STATIONER INGÅR EJ)

Källa:
PwC

FRÅN K-MÄRKT TILL UTMÄRKT

Järnvägsnätet i Sverige är överbelastat och underdimensionerat. För att möta framtidens behov av person- och gods-transporter krävs enorma investeringar i såväl befintliga som nya banor. Satsningar behövs i hela landet och syftet med den här rapporten är inte att skönmåla järnvägsnätet i övriga Sverige, men vi konstaterar att fyra av Sveriges fem sämsta järnvägar återfinns i Västsverige. Allra sämst är järnvägen mellan Göteborg och Borås.

HÖG UTBYGGNADSTAKT EFTERFRÅGAS

Att bygga nya stambanor är dyrt och full effekt uppnås först när hela systemet är på plats. Därför är det viktigt med en hög utbyggnadstakt, vilket förutsätter en lånefinansiering. Sverige har inte råd att finansiera de nya stambanorna med de anslag regeringen gett. Utbyggnaden skulle ta

för lång tid, ca 40 år med nu indikerat tempo, och medel skulle tas från andra nödvändiga infrastruktursatsningar.

Det är också viktigt att inleda med de etapper där de positiva effekterna av en ny järnväg är stora och uppstår innan systemet är fullt utbyggt. Sträckan Göteborg-Borås uppfyller de kriterierna. Där är restidsvinsterna mycket stora, arbetsmarknaden förstoras med ökad tillväxt som följd, en internationell flygplats passeras och inte minst är det ett av landets största pendelstråk med snabb befolkningstillväxt.

119 ÅR EFTER INVIGNINGEN

Den 13 december 2013, nästan på dagen 119 år efter att järnvägen invigdes, lovade nuvarande finansministern att en ny järnväg mellan Göteborg och Borås ska stå klar senast 2030. Det vore utmärkt, för järnvägen anno 1894 borde vara K-märkt.

HUR HÄNGER PENDLINGS- MÖJLIGHETERNA OCH KOMPETENTA MEDARBETARE SAMMAN?

Vi ser att företag som ligger nära pulsådrar där människor och gods enkelt flödar har lättare att locka precis de medarbetare de behöver. Med kompetenta medarbetare är det lättare att växa, och göra fler och bättre affärer. Vi besöker gärna våra medlemmar och berättar mer om hur vi arbetar för att skapa bättre förutsättningar för ditt företag och för att bättre förstå vilka behov ni har, som vi kan bidra till att uppfylla.

Vill du veta mer? Kontakta oss gärna, så kan vi tipsa om hur du kan fördjupa dig i ämnet, till exempel genom de föreläsningar, nätverksmöten och workshops som vi erbjuder.

www.vastsvenskahandelskammaren.se



VÄSTSVENSKA
HANDELSKAMMAREN

Tillsammans gör vi Västsverige starkare