



GÖTALANDSBANAN

Framtida generationer tycker till om järnvägen

sid 8

Anledningar till att vi behöver
höghastighetsjärnvägen
– www.gotalandsbanan.se

”Helt avgörande för
svensk industris framtid”

sid 4

”Höghastighetsjärnvägen
är mycket mer än bara
snabba tåg”

sid 2

LEDARE

NYA STAMBANOR NÖDVÄNDIGA FÖR ÖKAD KAPACITET

Höghastighetsjärnvägar är inget svulstigt lyxprojekt för stressade affärsmän som det ibland kan låta som. Tvärtom. Det är en strategi och en långsiktig nationell investering för att säkra Sveriges framtida kompetensförsörjning. Bara genom nya stambanor kan vi lösa järnvägens kapacitetsbrist och skapa större arbetsmarknadsregioner. Är den dyr? Absolut. Nödvändig? Definitivt.



Debatten kring höghastighetsjärnväg i Sverige måste nyanteras. Det är klart att vår tids största investering är dyr. Men den är också helt nödvändig. Därför måste resonemanget föras utifrån fler utgångspunkter än kostnaderna. Framför allt måste vi återvända till grundfrågan; hur kan vi öka kapaciteten i det ansträngda järnvägs-

” Höghastighetsjärnvägar är så mycket mer än bara snabba tåg.

systemet? Och hur får vi en modern och funktionell järnväg som binder ihop arbetsmarknader i och mellan storstäderna? Det är viktiga frågor som kräver ett svar innan man kan avfärda projektet.

Man ska självklart ha respekt för kostnader och att bygga järnväg är dyrt. Men att inte prata om nyttorna i förhållande till kostnader är inte särskilt konstruktivt. Vår tids största infrastrukturinvestering är nämligen just en investering. Och till en investering av det här slaget hör avkastning i form av ökad tillväxt.

På lång sikt är investeringen i nya höghastighetsjärnvägar ingen förlustaffär för Sverige, tvärtom. Kortare restider innebär fler resor med tåg, större arbetsmarknadsregioner och bättre kompetensförsörjning i områden där 80 procent av befolkningen bor. Med nya höghastighetsjärnvägar kommer en ökad tillväxt, fler arbetstillfällen och nya bostäder.

Dagens befintliga järnväg är hårt ansatt och kapaciteten är på bristningsgränsen. Från 1990 till

2014 har järnvägsresandet ökat från cirka 6 miljarder personkilometer till det dubbla. Under samma tid har godstransporterna på järnvägen ökat från cirka 55 till 68 miljarder tonkilometer. Mycket talar för att godstrafiken har hållits tillbaka för den prioriterade persontrafiken.

Dagens system är också känsligt för störningar. Under 2015 blev vart tredje persontåg inställt eller försenat till sin slutstation. Av alla de

tåg som avgick kom bara 65 procent fram i tid och vart tionde tåg blev mer än fem minuter försenat. Värst drabbade var långdistanstågen.

Att rusta upp de befintliga stambanorna är i sig nödvändigt men det ger inte en tillräckligt stor kapacitetshöjning. Att tro att vi ska klara framtidens utmaningar genom att bara lappa och laga är inte troligt. Det är inte att ta ansvar för kommande generationer. För att kunna rusta upp de gamla stambanorna på ett bra sätt är ett nytt system en förutsättning. En omfattande upprustning skulle nämligen föra med sig att stambanorna blev ofarbara under långa perioder och flera år. Tågresandet och tågresenärerna skulle drabbas hårt.

Om vi i framtidens Sverige vill kunna förflytta oss med tåg står vi inför ett val:

Antingen gör vi reträtt och bestämmer oss för att leva med ett osäkert, föråldrat järnvägssystem som inte klarar av fler passagerare. Eller så bygger vi ett nytt och funktionellt system samtidigt som vi rustar upp det gamla. Det är först

när helheten är på plats som det befintliga systemet avlastas. Sverige behöver nya spår av den standard som man på kontinenten framgångsrikt använt i årtionden.

Vi kan inte utreda och skjuta upp frågan ännu en gång. Det här arbetet kräver pålitliga planeringsförutsättningar och trygga beslutsfattare. Höghastighetsjärnvägar är så mycket mer än bara snabba tåg.

Nu är det dags för landets ledande politiker att kliva fram.

- Våga fatta besluten som tar frågan framåt.
- Investera för framtiden.
- Förverkliga visionen om en helt ny infrastruktur för kommande generationer.

Ann-Marie Nilsson (c)
Ordförande Götalandsbanan

i

Götalandsbanan är en organisation som bygger på ett samverkansavtal mellan de fyra stora kommunerna på sträckan; Göteborg, Borås, Jönköping, Linköping samt Stockholms läns landsting. Organisationen arbetar för att samordna övergripande samverkans-, kommunikations-/ informationsfrågor som bedöms bättre kunna utföras gemensamt för att på ett mer effektivt och rationellt sätt kunna åstadkomma Götalandsbanans järnvägs- och samhällsutbyggnad.

Organisationens önskemål är att få Götalandsbanan klar i full sträckning senast år 2031.

Följ Götalandsbanan



facebook.com/gotalandsbanan

@gotalandsbanan

www.gotalandsbanan.se

Återvinn gärna tidningen

KONTAKT Telefon 036-10 50 84 E-post info@gotalandsbanan.se Webb gotalandsbanan.se

Projektleddare: **Viktor Höök** (viktor.hook@mediaplanet.com) Verkställande direktör: **Richard Waller** Redaktionschef: **Sandra Sahlén** Designer: **Ivar Bigestans** Distribution: **Svenska Dagbladet**, Juni 2016 Tryckeri: **V-Tab** Repro: **Mediaplanet** Mediaplanet e-post: **redaktionen@mediaplanet.com** Texter: **Annika Wihlborg, Catharina Holm**
Omslagsfoto: **Istock**





SNABBA TÅG GER SAMHÄLLSUTVECKLING

En höghastighetsjärnväg är inte ett infrastrukturprojekt, utan snarare ett samhällsprojekt.

HG Wessberg och Catharina Håkansson Boman från Sverigeförhandlingen reser just nu runt och skakar händer med ett antal kommuner. I själva verket handlar det om en slutlig överenskommelse med de 16 kommuner som tilldelats en option på en station längs den höghastighetsjärnväg som kan stå klar 2035.

Avstånden krymper
Ett dyrt järnvägsprojekt tycker kritiker men det är ett resenemang som HG Wessberg gärna vill niansera. Han menar att höghastighetsbanan egentligen inte alls är ett trafikprojekt utan ett samhällsprojekt.

–Vi måste sätta investeringen i relation till det liv vi i Sverige vill leva. En höghastighetsbana kommer att innebära nya livsmöjligheter

för miljontals människor, säger han.

Att kunna ta sig från en plats till en annan på ett effektivt, hållbart och bekvämt sätt innebär att människor kan knyta kontakter och skapa nya kontexter men också vårda existerande relationer.

–En förbättrad infrastruktur gör att avstånden krymper och att tillgängligheten ökar. En minskad restid upplevs som att gränser mellan regioner och landsdelar suddas ut och att den egna rörelsesfären utökas, säger Catharina Håkansson Boman.

Ur ett privatekonomiskt och näringslivsmässigt perspektiv innebär krympta avstånd en bättre fungerande arbets- och tjänstemarknad. Det innebär också en möjlighet att kunna bo var man vill utan att behöva avstå en yrkeskarriär eller studier.

Bostäder, bostäder, bostäder...
En av de största och viktigaste

punkterna i nyttoanalysen är dock bostäder. Det behöver byggas mycket, och det fort och med en station längs höghastighetsbanan lovar kommunerna att bygga,

” En minskad restid upplevs som att gränser mellan regioner och landsdelar suddas ut.

mycket, berättar HG Wessberg. Kommunerna förbinder sig att själva investera och det krävs för att höghastighetsbanan ska ge efterfrågad effekt. Höghastighetsstågen i sig kommer inte lösa de samhällsutmaningar vi står inför, men för kommunerna innebär det att de kan och vågar satsa för tillväxt. Sammanlagt har kommunerna längs sträckan åtagit sig att bygga mer än 100 000 bostäder, men förhandlingarna är ännu inte klara och antalet bostäder kommer att bli betydligt fler innan det är klart.

–Men varje handslag som tas med kommunerna är ett steg mot ett bättre och mer robust järnvägssystem för hela Sverige. Höghastighetsbanan kommer att av-

Och att satsningen anses dyr?

–Ja, ser man det som en enskild investering som belastar ett år är det en hög kostnad. Men höghastighetsbanan har perspektivet under 100-150 år. En årlig kostnad på 2,3 miljarder för ett stort samhällsprojekt är ett billigt pris med tanke på de effekter som kommer att bli resultatet, avslutar HG Wessberg. ■

i

Sverigeförhandlingen har regeringens uppdrag att möjliggöra ett snabbt genomförande av nya höghastighetsjärnvägar i Sverige. Uppdraget består bland annat i att ta fram principer för finansiering och föreslå en utbyggnadsstrategi på en övergripande nivå. I uppdraget ingår också att förhandla fram en medfinansiering från kommunerna samt avtala om ökat bostadsbyggande.

Därför behöver vi Götalandsbanan

Götalandsbanan kommer att påverka oss alla. Den kommer att föra människor, företag och idéer närmare varandra; den kommer göra avstånden mindre och Sverige så mycket större.

På www.gotalandsbanan.se kan du läsa om de främsta anledningarna till varför Götalandsbanan ska byggas.



GÖTALANDSBANAN ÄR HELT AVGÖRANDE FÖR SVERIGES FRAMTID SOM INDUSTRILAND

En välfungerande, kapacitetsstark och stabil tåginfrastruktur är en grundförutsättning för Sveriges framtid som industriland. Att rusta upp och eventuellt bygga ut den befintliga västra stambanan är inget realistiskt alternativ, åtminstone inte för det svenska näringslivet.

—Det råder ingen tvekan om att Sverige är i behov av nya bansträckningar som rustar järnvägen för framtidens behov. Om vi ändå bestämmer oss för att bygga ny järnväg så är det lika bra att vi satsar på höghastighetsbanor som tillåter hastigheter på minst 300 kilometer per timme. För näringslivet är både höghastighetsbanan i form av Götalandsbanan och det faktum att en betydande kapacitet frigörs på den befintliga västra stambanan är viktigt för framtida tillväxt, säger Janne Rudén, förbundsordförande i fackförbundet Seko.

En betydelsefull effekt av att höghastighetstågen i framtiden koncen-

treras till Götalandsbanan är att det möjliggör en ordentlig upprustning av västra stambanan. I dagsläget är västra stambanan så hårt belastad att de större underhållsåtgärder som behövs inte kan genomföras. Man tvingas istället nöja sig med brandkårsutryckningar i form av akuta och ofta provisoriska åtgärder.

—Ytterligare en viktig synergieffekt är att Götalandsbanan kan bidra till att trygga företagens framtida kompetensförsörjning. Med Götalandsbanan är det möjligt att exempelvis bo i Norrköping och jobba i Stockholm eftersom storstädernas arbetsmarknadsregioner förstoras avsevärt. Det innebär att företagens geografiska rekryteringsunderlag blir större, vilket i sin tur breddar kompetensunderlaget, säger Janne Rudén.



GÖTALANDSBANAN STÄRKER NÄRINGSLIVETS KONKURRENSKRAFT LÄNGS MED HELA STRÄCKKAN

Götalandsbanan har goda förutsättningar att bli en viktig katalysator för tillväxt och utveckling för de företag som är verksamma i de berörda regionerna. Götalandsbanan frigör bland annat kapacitet för en ökad godstrafik, underlättar företagens kompetensförsörjning och skapar bättre förutsättningar för affärsresenärer.

—Näringslivets efterfrågan på kostnadseffektiva, miljövänliga och tillförlitliga godstransporter är hög. Om Götalandsbanan byggs frigörs mycket kapacitet för en ökad godstrafik på den befintliga västra stambanan. Det skulle bland annat öppna upp helt nya möjligheter för ökade godstransporter till och från Göteborgs hamn, en strategiskt viktig hamn

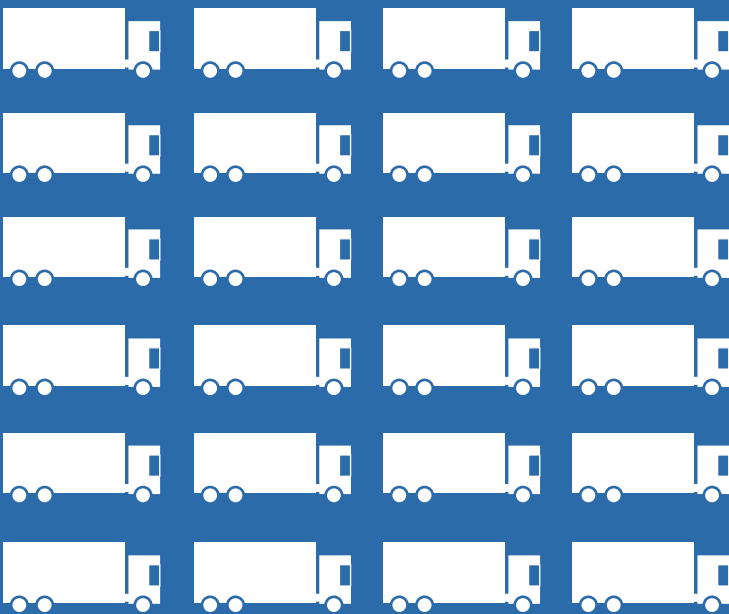
för stora delar av det svenska näringslivet, säger Johan Trouvé, vd på Västsvenska Handelskammaren.

Götalandsbanan skulle även underlätta såväl affärs- som privatresor till och från Landvetter. Genom att kunna ta höghastighetståget till Landvetter kan affärsresenärer från svenska företag snabbt ta sig ut i världen eller till andra delar av Sverige. Götalandsbanan möjliggör även smidiga resor till Landvetter från orter som

60 tåg per dygn kan ersätta 2400 lastbilar per dygn



VS.



Förbättrad befintlig järnväg ger plats för mer godstransporter.

60 tåg per dygn skulle i framtiden kunna ersätta 2400 lastbilar samtidigt som det går åt 10 gånger mindre energi för ett godståg jämfört med en lastbil.

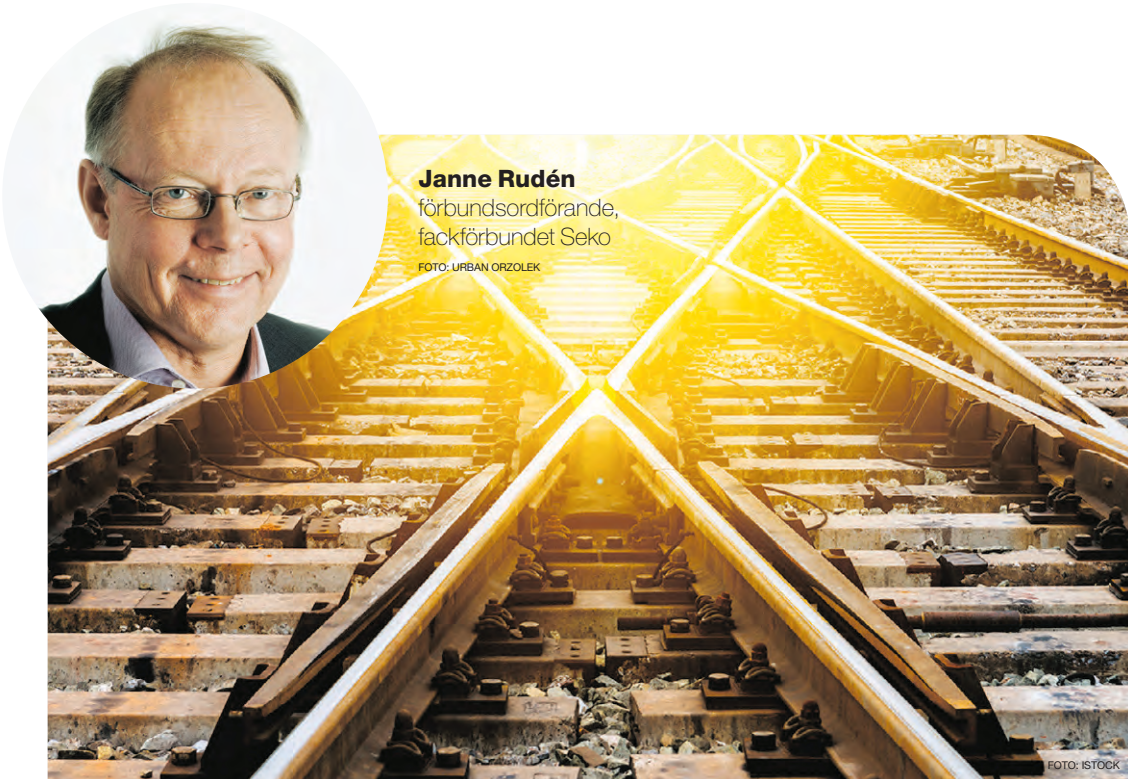
” Med Götalandsbanan är det möjligt att exempelvis bo i Norrköping och jobba i Stockholm.

Tillförlitliga spår får fler företag att transportera gods på järnväg

Han betonar att Götalandsbanan även kan bidra till att stärka Sveriges attraktionskraft, med ett väl fungerande, effektivt och tillförlitligt transportsystem blir vi helt enkelt attraktivare för utländska investerare och verksamheter som överväger en etablering i Sverige. Dessutom förstärks de befintliga industriföretagens möjligheter att öka sin export.

–Det är av högsta vikt för hela Sverige att såväl persontrafiken

som godstransporterna mellan våra tre storstäder går snabbare och smidigare. Idag finns det dessvärre företag som helt valt bort spårbundna godstransporter eftersom de helt enkelt inte kan lita på att godset kommer fram i rätt tid. När kvaliteten på de spårbundna transporterna ökar känner sig förmodligen också fler företag trygga i att öka andelen godstransporter på tåg. En ökad godstågskapacitet på västra stambanan kan också minimera behovet av omlastning av gods, vilket är positivt för hela transportkedjan, säger Janne Rudén. ■



” En av Götalandsbanans synergieffekter är att den bidrar till att förflytta delar av den svenska tillväxten från Stockholmsregionen.

Halmstad, Uddevalla, Jönköping, Linköping, Norrköping och Borås, vilket i sin tur öppnar upp för fler flyglinjer och avgångar på Landvetter.

Kan lösa företagens kompetensförsörjningsutmaningar

–En effekt av Götalandsbanan som är av strategisk vikt för näringslivet är förstås att höghastighetsbanan länkar samman städer och regioner, vilket bidrar till försto-

rade arbetsmarknadsregioner och snabbare pendling mellan orterna längs sträckan. Att säkerställa kompetensförsörjningen är företagens största utmaning i dagsläget. Med Götalandsbanan utökas rekryteringsområdet eftersom regional pendling blir attraktivt för fler. Det skulle förmodligen lösa många företags kompetensförsörjningsutmaningar, säger Johan Trouvé.

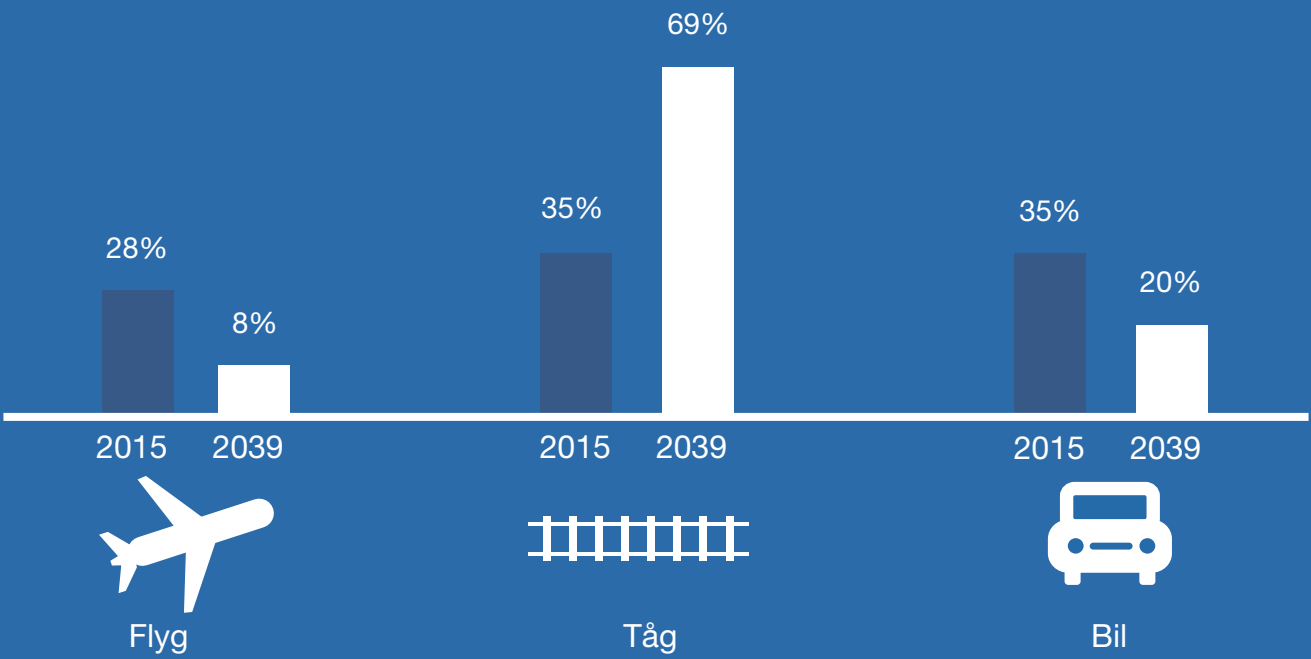
Merparten av de näringslivsrepresentanter han talat med är

positiva till Götalandsbanan och dess förmodade effekter på näringslivets tillväxt, konkurrenskraft och framtidsmöjligheter.

–En av Götalandsbanans synergieffekter är att den bidrar till att förflytta delar av den svenska tillväxten från Stockholmsregionen, som i dagsläget samlar mycket av den tillväxt som sker i Sverige. Det är förstås mycket positivt för Västra Götaland, men även för Östergötland och Jönköpingsregionen, säger Johan Trouvé. ■



Prognos över val av transport Göteborg-Stockholm





När Götalandsbanan byggs kommer berörda regionerna påverkas på ett genomgripande sätt. Höghastighetståg innebär att restider förkortas vilket är något som är betydelsefullt för arbetspendling, resor till skolor, tjänste- och fritidsresor. Götalandsbanan är kanske den mest nydanande transportinvestering som vi kan tänka oss som ny motor till förnyelse av näringsliv och samhällsutveckling.



Lars Pettersson
forskare i nationalekonomi,
Internationella Handelshögskolan i
Jönköping
FOTO: PATRIK SVEDBERG



Johan Klaesson
professor, Internationella
Handelshögskolan i Jönköping
FOTO: JÖNKÖPINGS UNIVERSITET

Forskare vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping har i olika studier analyserat vilken betydelse som höghastighetståg kan förväntas resultera i. Dessa studier har inriktats mot Götalandsbanan och visar vilka möjligheter som finns att utveckla en förstärkt bandregion i Götaland. –För att investeringen ska bli en ”bra affär för samhället” krävs det att dess potentiella utvecklingskraft kan utnyttjas i övrig planering och investeringar i relaterade marknader. Ekonomisk tillväxt och utveckling är något som kan stimuleras av både investeringar i infrastruktur och planeringsarbete,

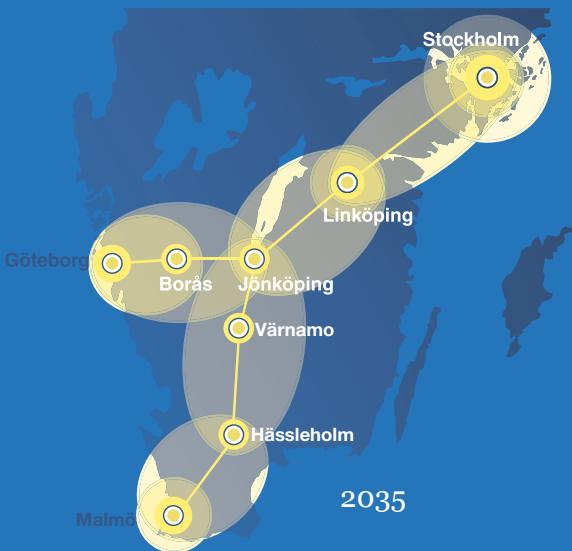
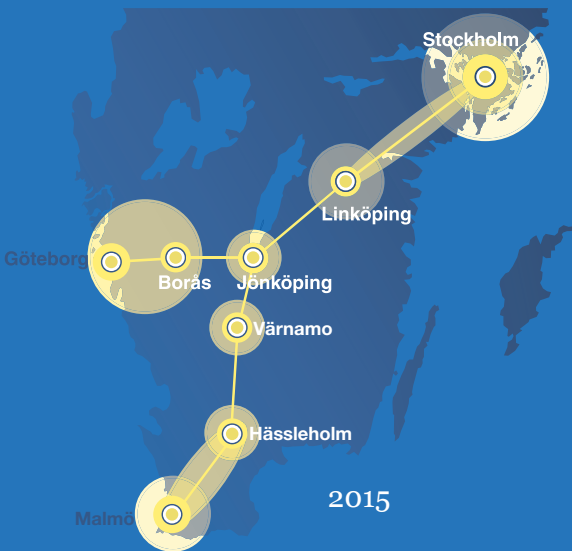
säger Lars Pettersson, forskare i nationalekonomi vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping. **Har analyserat Götalandsbanans möjligheter att främja utveckling** Götalandsbanan är ett intressant exempel på en investering som handlar om ekonomisk integration. Investeringen är radikalt genomgripande på ett sätt som kan komma att påverka både beslutsfattande och beteende hos såväl individer som företag. –Den ekonomiska integration som Götalandsbanan förväntas leda till, innebär nya förutsättningar för näringslivsutveckling, nya pendlingsmönster, förändrat lokaliseringmönster för företag och

arbetsplatser och bostadsområden. Genom att bättre koppla samman regionerna längs med höghastighetsbanans sträckning utvidgas arbetsmarknaden och förenklas kompetensförsörjningen för arbetsgivare. I dagens tjänstebaserade ekonomi är kunskapsspridning och innovationer centrala egenskaper för tillväxt och som också är beroende av en hög tillgänglighet, säger Lars Pettersson. Även bostadsmarknadens utveckling gynnas av Götalandsbanan. När det blir attraktivt att arbetspendla även relativt långa sträckor utvidgas området där människor kan tänka sig att bo och samtidigt kunna arbetspendla till jobbet varje dag. Det innebär att fler människor har möjlighet att flytta

från städer där bostadsbristen är särskilt påtaglig och istället bosätta sig i en kommun som ligger längre ifrån arbetsplatsen. **Stationslägenas placering avgör tillväxtpotentialen** –Vi har även undersökt stationslägenas påverkan på Götalandsbanans kalkylerade tillväxteffekter. En viktig förutsättning för att åstadkomma regionförstoring är att stationerna längs med Götalandsbanan förläggs i centrala lägen. En faktor som i hög utsträckning bidrar till hur integrerade exempelvis Jönköping och Linköping kan bli är hur tillgänglig stationen är för Jönköpings- och Linköpingsborna, alltså hur lång tid det tar att ta sig dit för merparten av invånarna, sä-

ger Johan Klaesson, professor vid Internationella Handelshögskolan i Jönköping. Enligt Lars Pettersson är förutsättningarna för att bilda en gemensam ”bandregion” längs med Götalandsbanans sträckning mycket goda. I bandregionen knyts starka regionala centra ihop. Dessa regionala centra knyter i sin tur samman orterna i sina respektive regioner. En bandregion är alltså ett område med städer av olika storlek som är ekonomiskt integrerade med varandra. –De prognosberäkningar vi gjort visar att den regionförstoring som blir ett resultat av Götalandsbanan kan generera sammanlagt omkring 15 000 nya jobb i Östergötland, Jönköpingsregionen och Boråsregionen, säger Lars Pettersson. ■

Höghastighetsjärnvägen knyter ihop Sverige



I ett område där 80% av Sveriges befolkning bor innebär järnvägen att arbetsmarknadsregionerna växer. Pendlingszonerna utvidgas och det går fortare att ta sig längre.



Peter Uneklint
programchef för höghastighetsjärnvägen på Trafikverket
FOTO: TRAFIKVERKET

GÖTALANDBANAN KAN BLI EN KATALYSATOR FÖR EKONOMISK TILLVÄXT

Trafikverket ser flera fördelar med Götalandsbanan, däribland en ökad tillförlitlighet i tågsystemet, trafikseparering som möjliggör effektiv persontrafik, snabba och direkta förbindelser mellan storstäderna, samt att Götalandsbanan överlag kan utgöra ett välkommet tillskott för Sveriges ekonomiska utveckling.

–Det råder ingen tvekan om att vårt befintliga stambanesystem är överbelastat och präglas av omfattande kapacitetsbrister. Persontrafiken på våra stambanor har i princip fördubblats de senaste tjugo åren. De flesta förstår säkert att något måste göras för att förändra situationen och då framstår höghastighetsbanor som ett

” För att Götalandsbanan ska generera de tillväxteffekter som är möjliga, krävs nära samverkan mellan många parter.

bra alternativ. I Spanien har höghastighetsbanan nästan konkurrerat ut inrikesflyget och i stora delar av Frankrike är inrikesflyget kraftigt begränsat till följd av

landets höghastighetsbanor, säger Peter Uneklint, programchef för höghastighetsjärnvägen på Trafikverket.

Goda erfarenheter från Frankrike

Han hänvisar till erfarenheter från Frankrike, där tågtrafiken ökat med 70 procent, varav hälften av resenärerna är nytillkomna, ca 20 procent kom från bil och resterande från flyg. Det tyder på att höghastighetståg överlag genererar ett ökat resande eftersom de är mer tillgängliga, snabbare och mer tillförlitliga än andra typer av tåg. Om Götalandsbanan finns att tillgå kan exempelvis antalet privatpersoner som oftare tar tåget mellan Göteborg och Stockholm öka.

–För att Götalandsbanan ska generera de tillväxteffekter som

mera samhällsnyttan och tillväxteffekterna krävs bland annat att stationsorterna länkar samman orterna i sin region så stationen blir lättillgänglig även för invånare från andra delar av länet. Kommunerna behöver även samverka med fastighetsägare och näringsidkare som är verksamma i området kring den nya stationen, säger Peter Uneklint.

Nya intressanta regioner

Enligt Trafikverkets beräkningar frigör Götalandsbanan mellan 20 och 40 procents trafikkapacitet på den befintliga Västra och Södra stambanan. Det frigör tillväxtmöjligheter för såväl godstrafiken som för den regionala trafiken.

–En annan intressant aspekt är att de förkortade restiderna skapar förutsättningar för förstörade regioner och därmed även nya arbetsmarknadsregioner. Jönköping, Borås och Göteborg kan knytas samman till en samlad region och Linköping, Norrköping och Jönköping kan bli en annan. Det finns flera intressanta framtida storregioner med omfattande tillväxtpotential, säger Peter Uneklint. ■

ERFARENHETER FRÅN TYSKLAND UNDERSTRYKER VIKTEN AV CENTRALA STATIONSLÄGEN

När Borås stad och trafikkonsultföretaget Trivector genomförde en gemensam studieresa till några av de städer som omfattas av det tyska höghastighetsnätet var vikten av centralt belägna stationer en viktig erfarenhet.

De städer som placerat sina höghastighetsstationer i stadens centrum hade väsentligt mycket högre tillväxteffekter än de städer som placerat stationen en bit utanför centrum.

Sverige och Götalandsbanan kan hämta mycket erfarenheter från Tyskland, där flera orter trafikerats med höghastighetståg i flera decennier. Sommaren 2015 genomförde Trivector och Borås stad därför en gemensam studieresa till Tyskland för att studera städers utveckling vid höghastighetsbanor och för att se hur städerna nyttjat stationsområdenas potential. Under resans gång besökte politiker, tjänstemän och representanter från Trivector fem tyska städer som utrustats med höghastighetsbana. Tre av dessa valde att placera stationen mitt i

stadskärnan, medan två istället placerade stationen en bit utanför stadskärnan.

–Var stationerna på en höghastighetsbana placeras avgör till stor del vilka tillväxteffekter investeringen genererar. Vi besökte tre tyska städer som trafikerats av höghastig-

” Befolkningsantalet har ökat och även universitetet i dessa städer har gynnats.

hetståg sedan början av 1990-talet och två städer som haft höghastighetståg sedan 2002. De stationer som är centralt belägna har gynnat handeln och övriga näringslivets tillväxt. Befolkningsantalet har ökat och även universitetet i dessa städer har gynnats. I de två städer

med höghastighetsstationer som placerats en bit utanför stadskärnan var tillväxteffekterna i princip halverade, säger PG Andersson, konsult på Trivector.

Han anser att de tyska erfarenheterna bör väga tungt vid planeringen av Götalandsbanans stationslägen och tillägger att centralt belägna stationslägen i mångt och mycket är en förutsättning för att Götalandsbanan ska generera de tillväxteffekter vi önskar.

–Erfarenheterna från studieresan ökade förståelsen för stationslägets betydelse för Götalandsbanans lokala och regionala tillväxteffekter. En viktig slutsats av vår studieresa till Tyskland är att stationsområde som placeras rätt, det vill säga centralt i staden, har potential att utvecklas till ett nav för näringsliv, bostäder och detaljhandeln utveckling, säger PG Andersson. ■



PG Andersson
konsult, Trivector

FOTO: LARS LYDIG

FOTO: F. F. FOTO DAVID LUCO, SVERIGESJÄRNVÄGEN



Ludvig Cronqvist
konsult inom
samhällsplanering
FOTO: PRIVAT

DET ÄR ANGELÄGET FÖR FRAMTIDA GENERATIONER ATT GÖTALANDBANAN BLIR AV

Götalandsbanan är ett långsiktigt samhällsbyggnadsprojekt som kommer att bidra med stor nytta i samhället under många decennier framöver. Ludvig Cronqvist, som till vardags arbetar med samhällsplaneringsfrågor på ÅF, har följt projektet Götalandsbanan i många år och är en av de unga som gärna ser att Götalandsbanan börjar byggas så snart som möjligt.

–Jag är intresserad av infrastrukturprojekt och har följt Götalandsbanan i många år. Jag är i stort sett positiv till projektet,

men det är viktigt att betrakta den här typen av stora infrastrukturinvesteringar utifrån ett helhetsperspektiv som inkluderar såväl ekonomiska som sociala och miljömässiga effekter. Varje dag som går med en tågtrafik som inte är punktlig och stabil är en förlust för hela samhället. Det är därför angeläget att byggnationen av hela Götalandsbanan kommer igång så snart som möjligt, säger Ludvig Cronqvist.

Debatten kring höghastighetsbanan sker även på sociala medier. Ludvig har ett populärt twitterkonto där han engagerat tweetar om infrastrukturfrågor. @lcrownqwist

har i skrivande stund tweetat nästan 2000 inlägg och har cirka 200 följare.

Idag fungerar järnvägen som huvudsakligt transportmedel för såväl affärsresenärer som unga studenter och pensionärer. Så måste det även få vara framtiden, säger Ludvig, som menar att det läggs för stort vikt vid de ekonomiska aspekterna av höghastighetsbanorna. Hur den nya järnvägen påverkar vårt land med en åldrande befolkning och förändrade samhällsstrukturer är svårt att förutspå, men vi måste planera för alla tänkbara framtidsscenarier. ■

**Några av Ludvig Cronqvists tweets angående höghastighetsjärnvägen:**

@lcrowqwist Det är ingen tävling om "vem som får" höghastighetsjärnväg. Det kallas REGIONAL utveckling. Tack för mig.

@lcrownqwist Hade höghastighetståg funnits hade jag redan varit i typ Värnamo. [@SJ_AB](#) [#30minuterfrån malmö](#)

@lcrownqwist Vissa är på väg till Frankrike för att kolla på fotboll. Jag är på väg till Malmö live för att se politiker diskutera höghastighetsjärnväg.

@lcrowqwist Det är såklart svårt att sätta hundratals miljarder kronor i relation till sin något reellt alls, men det är vad framtiden kostar att bygga.

” Med Götalandsbanan skulle det vara betydligt enklare och snabbare att ta sig mellan kunder.



Robin Kochauf
vd, En Appstudio
FOTO: EN APP STUDIO

GÖTALANDBANAN – EN TILLVÄXTMÖJLIGHET FÖR APPSTUDIO

Många företagare i regionerna längs med Götalandsbanan betraktar höghastighetsjärnvägen som ett krav för att även i framtiden ha rätt förutsättningar att stanna kvar och fortsätta göra affärer på den ort där de är etablerade.

För Robin Kochauf, som är vd för det Jönköpingsbaserade apputvecklingsföretaget En Appstudio, skulle Götalandsbanan bland annat bidra till smidigare affärsresor och en mer tidseffektiv vardag.

–Vi utvecklar appar åt företag och organisationer i stora delar av landet och gör bland annat mycket affärer med företag i stor-

stadsregionerna. Det innebär att vi spenderar mycket tid på tåg. Med Götalandsbanan skulle det vara betydligt enklare och snabbare att ta sig mellan kunder, vilket i sin tur skulle innebära att vi får mer tid över till att utveckla företaget, säger Robin Kochauf.

För ett företag på tillväxt som En Appstudio skulle Götalandsbanan innebära ytterligare möjlighet till expansion. Företaget sysselsätter i dagsläget 12 personer och har kontor i både Jönköping och Uppsala.

–Götalandsbanan kan även bidra till att förstora den geografiska marknaden och rekryteringsområdet för många företag, vilket förstås också har positiv inverkan på tillväxten, säger han.

Han är övertygad om att de städer som får stationslägen utmed

Götalandsbanan kommer att växa betydligt när höghastighetsbanan väl är på plats. Att på sikt dubblera städernas tillväxttakt betraktar Robin Kochauf inte som något omöjligt scenario. ■





Thord Sandahl
vd, Sandahlsbolagen
FOTO: CHRISTER GALLNEBY

GÖTALANDSBANAN FRIGÖR TRANSPORTSEKTORNS TILLVÄXTPOTENTIAL

För logistiksektorn är Götalandsbanan ett projekt som frigör mycket kapacitet på de befintliga stambanorna. Det innebär bland annat att möjlighet att öka andelen spårbundna godstransporter, minskad störningskänslighet och ökad punktlighet samt förbättrade möjligheter att tillgodose transportkundernas efterfrågan. I förlängningen kan Götalandsbanan stärka den svenska industrins konkurrenskraft med pålitliga och kapacitetsstarka transporter.

När Götalandsbanan invigs flyttas en del snabbtåg över till den nybyggda höghastighetsbanan. För godstågstrafiken, som stannar kvar på det gamla stambanenätet tillsammans med bland annat

”Götalandsbanan är ett mycket viktigt projekt eftersom det frigör kapacitet på järnvägssträckor som i dagsläget nyttjas till bristningsgränsen.

regionaltågen, innebär det att tågtyper som kör med samma eller liknande hastigheter kan samlas på det gamla stambanenätet. Det medför i sin tur att trafiken kan flyta på betydligt smidigare och effektivare jämfört med när tåg med olika hastigheter blandas på samma spår.

–För oss, som en av Sveriges le-

dande kombitrafikaktör med daglig trafik på bland annat sträckorna Helsingborg- Nässjö- Umeå-Luleå samt Göteborg- Umeå-Luleå, är Götalandsbanan ett mycket viktigt projekt eftersom det frigör kapacitet på järnvägssträckor som i dagsläget nyttjas till bristningsgränsen, säger Thord Sandahl, som är vd på och driver Sandahlsbolagen i tredje generationen.

Lättare att tillgodose kundernas önskemål
–Eftersom många aktörer samsas om utrymmet på den befintliga västra stambanan så tvingas samtliga aktörer kompromissa när de tilldelas tidtabeller och avgångstider från Trafikverket. Eftersom konkurrensen om spårutrymmet är så omfattande innebär det att vi inte alltid kan få de avgångstider som vi och våra kunder önskar. När mer kapacitet för godståg frigörs på den befintliga västra stambanan ökar det våra möjligheter att tillgodose kundernas önskemål. Det kan även bidra till att öka andelen spår-

bundna godstransporter eftersom fler kunder då kan välja spårbundna transporter framför lastbilstransporter. Det gynnar förstås även miljön, säger Thord Sandahl.
Han anser att det redan i dagsläget finns en betydande potential att överföra mer gods från väg till järnväg, men stambanornas bristande kapacitet sätter stopp för det. För transportsektorn väntar en omedelbar kapacitetsökning så snart Götalandsbanan invigs. ■

i Kärnverksamheten för Sandahlsbolagen har sedan starten 1949 handlat om godstransporter och entreprenadverksamhet. Idag är koncernen strukturerad inom fyra affärsområden med fortsatt fokus på tillväxt för ökad konkurrenskraft. Verksamheten är ägarstyrd och operativt spridd i Sverige med bibehållet huvudsäte i Småland.
Omsättning koncern: 832 Milj
Antal anställda: 400

Vart är vi på väg?

Sverige behöver en väl fungerande infrastruktur. I dagens järnvägssystem är kapaciteten nådd och om vi ska fortsätta använda järnväg i Sverige behöver något göras.

Läs mer om anledningarna till varför vi behöver Götalandsbanan på www.gotalandsbanan.se.

Med 1 kg CO₂ som begränsning kan ett ton gods transporteras olika långt beroende på vilket transportslag som utnyttjas.



Godståg
drygt 900 mil



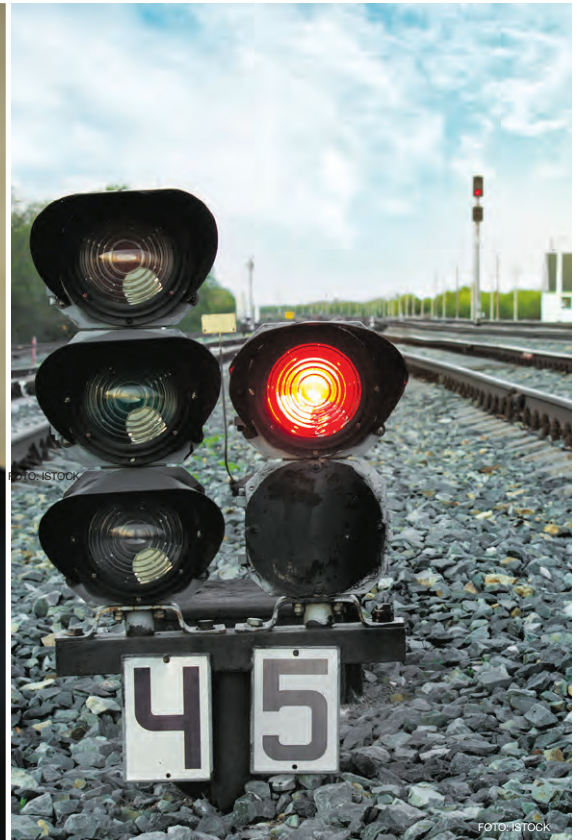
Lastfartyg
drygt 20 mil



Lastbil
drygt 2 mil



–Om den svenska regeringen verkligen menar allvar med sin ambition att skapa förutsättningar för industrins tillväxt så är Götalandsbanan ett strategiskt viktigt projekt, säger Maria Sandqvist, enhetschef för transporter på branschorganisationen Teknikföretagen.



GÖTALANDBANAN GER RÄTT FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR FRAMTIDENS HÅLLBARA GODSTRANSPORTER

Götalandsbanans potential att frigöra godstågskapacitet på den befintliga västra stambanan innebär att Sverige lättare kan nå regeringens mål om en helt fossilfri fordonsflotta år 2050.

När de spårbundna godstransporterna blir mer tillförlitliga och punktliga blir godstransporter på järnväg attraktivt för fler företag. Götalandsbanan kan med andra ord bidra till effektivare och miljövänligare godstransporter i hela Sverige.

Sverige är ett litet och exportberoende land som ligger långt bort från många av våra viktigaste exportmarknader. Det innebär att de svenska exportföretagen är beroende av ett effektivt, miljövänligt och tillförlitligt transportsystem. Det är en förutsättning för att svenska industriföretag ska kunna bibehålla och vässa sin konkurrenskraft på den internationella marknaden. I det här sammanhanget kan Götalandsbanan spela en nyckelroll.

–Våra medlemsföretag och i princip alla industriföretag är beroende av samtliga tillgängliga transportslag i sin verksamhet. En europeisk kartläggning visar att länder som Tyskland, som har en strategiskt bättre placering på den europeiska kontinenten, har en mer välfungerande och effektiv logistikapparat än Sverige. Det borde vara tvärtom, med tanke på vårt geografiska läge bör svensk industri ha som målsättning att ha en mycket effektiv logistikap-

parat, säger Maria Sandqvist, enhetschef för transporter på branschorganisationen Teknikföretagen.

I takt med att kraven på effektivitet och minskad miljöpåverkan skärps har många företag ambitionen att öka andelen spårbundna godstransporter, inte minst eftersom de spårbundna godstransporterna har en betydligt lägre miljöpåverkan än exempelvis lastbilstransporter. I dagsläget är det, enligt Maria Sandqvist, ofta en omöjlighet eftersom kapacitetstaket är nått på de befintliga stambanorna.

Götalandsbanan stärker svensk industris konkurrenskraft

Godstrafiken gynnas av Götalandsbanan eftersom de snabba persontågen flyttas över till Götalandsbanan, medan godstågen och de mer långsamtgående regionaltågen stannar kvar på den befintliga västra stambanan. Många industriföretag efterfrågar möjligheten att köra längre godståg med tyngre last, vilket bidrar till en

lönsammare logistikkedja. När den befintliga västra stambanan avlastas från snabb persontågstrafik så frigörs utrymme för tyngre och länge godståg, vilket i sin tur stärker svensk industris konkurrenskraft.

”Många industriföretag efterfrågar möjligheten att köra längre godståg med tyngre last.

–Om den svenska regeringen verkligen menar allvar med sin ambition att skapa förutsättningar för industrins tillväxt så är Götalandsbanan ett strategiskt viktigt projekt. Götalandsbanan kan bland annat bidra till att öka robustheten och stabiliteten på västra stambanan, vilket i sin tur gör att fler företag vågar förlita sig på spårbundna godstransporter, även när tidsmarginalerna och marginalerna för leveransförseningar är små, säger Maria Sandqvist. ■



GÖTALANDBANAN KAN BIDRA TILL ATT MINSKA BOSTADSBRISTEN I SVERIGE

Via förhandlingsprocessen med Sverigeförhandlingarna förbinder sig de kommuner där man planerar att anlägga Götalandsbanans stationer att bygga minst 100 000 nya bostäder. Dessa nya bostäder utgör förstås en viktig pusselbit i strävan efter att minska bostadsbristen i Sverige. Samtidigt är det viktigt att de nya bostäderna byggs på centralt belägna tomter med närhet till stationen, vilket talar för att de nya bostadsområden som växer fram längs med Götalandsbanan kan bli attraktiva för många.

Satsningen på höghastighetsjärnväg skapar förutsättningar för snabbt och hållbart resande, ökat bostadsbyggande, större arbetsmarknadsregioner och ökad tillväxt i många kommuner och regio-

ner längs den tänkta sträckningen. I Sverigeförhandlingens uppdrag ingår att få till stånd minst 100 000 nya bostäder. Större delen av dessa kommer att ligga i storstäderna, men också i kommuner längs den nya järnvägen. Överenskommelsen med kommunerna längs Ostlänken resulterade till exempel i överenskommelse om 55 000 nya bostäder.

–För att komma tillrätta med bostadsbristen krävs totalt uppemot 700 000 nya bostäder. De drygt 100 000 nya bostäder som planeras i de kommuner som berörs av Götalandsbanans sträckning fyller självklart en mycket viktig funktion för att stävja och minska bostadsbristen, säger Lars Redtzer, infrastrukturansvarig på Sveriges Byggindustrier.

Centrala och attraktiva lägen
Han anser att alla initiativ som kan främja bostadsbyggande bör



Lars Redtzer
infrastrukturansvarig, Sveriges Byggindustrier
FOTO: SVERIGES BYGGINDUSTRIER

stimuleras, i synnerhet eftersom Sverige står inför stora utmaningar om vi så småningom ska kunna uppnå en balans mellan tillgång och efterfrågan på olika typer av bostäder.

–Bostadsmarknaden drivs förstås av efterfrågan på bostäder. Därför är det mycket viktigt att de kommuner som ska bygga nya bo-

städer längs med Götalandsbanan tänker helhet genom att bygga på centrala och attraktiva lägen där många människor vill bo och där många byggföretag kan tänka sig att bygga. Det är också angeläget att kommunernas stadsplaneringsenheter inte enbart fokuserar på att bygga nya bostäder, de bör istället planera attraktiva stads- och boendemiljöer med allt vad det innebär. De nya bostäderna kommer sannolikt i stor utsträckning medföra förtätning av befintliga stadsmiljöer, säger Lars Redtzer.

Götalandsbanan- en viktig drivkraft för ökat bostadsbyggande
Han betonar vikten av att kommunerna längs med Götalandsbanan vågar tänka storskaligt och långsiktigt i stadsplaneringsarbetet. De bostäder som byggs i samband med Götalandsbanan kommer för-

stås att sätta sin prägel på städerna i många år framöver, det är därför viktigt att undvika de misstag som gjorts tidigare då många bostäder byggts inom loppet av ett par år. Lars Redtzer påpekar också att bostadsbyggandet bara utgör en del av de satsningar som krävs för att Götalandsbanans nyttor ska kunna maximeras.

–Sverigeförhandlingens metod, som går ut på att staten ställer specifika krav på hur många bostäder de berörda kommunerna ska bygga samt att kommunerna får en möjlighet att påverka faktorer som stationslägen, är i grunden mycket positiv. Götalandsbanan kan bidra till att kommunerna blir mer angelägna om att verkligen sätta spaden i jorden och få fart på bostadsbyggandet. Götalandsbanan och Sverigeförhandlingens arbete blir en drivkraft för ett ökat bostadsbyggande som gynnar hela Sverige, säger Lars Redtzer. ■

Snabbare tåg, fler bostäder

Sverigeförhandlingen har som uppdrag att förhandla fram 100 000 bostäder i samband med byggandet av höghastighetsjärnvägen. Kommunerna utmed sträckan är villiga att bidra med minst 100 000 bostäder för att uppnå det målet.

Med snabbare tåg och bättre kollektivtrafik skapar vi förutsättningarna för fler bostäder!

Hur ska vi ha det?

I Sverige har vi ett infrastrukturproblem. Det är fullt på järnvägen. I dagens järnvägssystem är kapaciteten nådd och om vi ska fortsätta använda järnväg i Sverige behöver något göras.

En ny bana skapar nya arbetsmarknadsregioner och det i sin tur leder till tillväxt. Pendlingen ökar och vi skapar möjligheter för hela Sverige att utvecklas och växa, inte bara delar av landet. Näringslivet får större möjligheter att hitta rätt kompetens, skapa nya arbetsplatsmöjligheter och valet av arbetsgivare och yrke blir inte beroende av var du bor.

En ny bana skapar nya hållbara resandemönster. Med kortare restider väljer fler tåget mellan våra storstäder men även på sträckorna genom landet. En höghastighetsjärnväg kommer bidra till ökad tillväxt och arbetstillfällen, nya möjligheter och framtidsutsikter.

En ny bana för höghastighetståg avlastar befintliga spår. Då ökar kapaciteten för godståg. Om underhållet av befintliga banor också underlättas kommer det dessutom bli en bättre punktlighet i hela systemet. Det påverkar alla Sveriges järnvägar. För om trafiken fungerar bättre i södra Sverige kommer det även påverka trafiken norrut.

En ny bana ger Sverige fler bostäder. Med en nationell infrastruktursatsning ger man kommuner och regioner möjligheter att satsa. Bostadsbyggandet kommer ta fart och en del av Sveriges bostadskris skulle lösas.

En ny bana kommer skapa valmöjligheter för alla. Vi suddar ut gränserna mellan landsbygd och tätort, mellan jobb och fritid och mellan tid och rum. Tänk att kunna bo på landet men jobba i storstaden. Eller bo i staden och jobba på landet. Utan långa restider.

Med rätt planering, vilja och gemensamma krafter kan det här bli bra. Det kommer lösa både en del av Sveriges problem men samtidigt skapa nya möjligheter. Men framförallt kommer det föra miljoner människor närmare varandra.

Läs mer om anledningarna till varför vi behöver Götalandsbanan på www.gotalandsbanan.se.



Götalandsbanan är en organisation som bygger på ett samverkansavtal mellan de fyra stora kommunerna på sträckan; Göteborg, Borås, Jönköping, Linköping samt Stockholms läns landsting. Organisationen arbetar för att samordna övergripande samverkans-, kommunikations/informationsfrågor som bedöms bättre kunna utföras gemensamt för att på ett mer effektivt och rationellt sätt kunna åstadkomma Götalandsbanans järnvägs- och samhällsutbyggnad. Organisationens önskemål är att få Götalandsbanan klar i full sträckning senast år 2031.

