



Götalandsbanan

En interregional snabbtågsbana med
nationella höghastighetståg

2016-05-30



ULRICEHAMNS
KOMMUN

Innehåll

Götalandsbanan av enorm betydelse	3
Ulricehamn ställs utanför	4
Nyttor som går förlorade.....	4
Götalandsbanan ska förena – inte stänga ute.....	5
Värdera och prioritera den regionala pendlingen.....	6
Bidra till de transportpolitiska målen	7
Viktigt med tydlighet från regeringen.....	7

Götalandsbanan av enorm betydelse

Götalandsbanan ingår som en mycket betydelsefull del i det nationella systemet av höghastighetsbanor som planeras i Sverige. Höghastighetsbanorna kommer att förändra Sveriges transportsystem på ett lika grundläggande sätt som när de första stambanorna började byggas för 160 år sedan. Betydelsen av nya och snabbare järnvägslinjer kan inte nog poängteras mot bakgrund av klimatförändringen och vikten av mer hållbara lokala, regionala, interregionala och nationella transporter. Höghastighetsbanorna beräknas för närvarande kosta 190- 320 miljarder kronor, men pågående utredningsarbete kommer sannolikt att leda till att lägre anläggningskostnader kan säkerställas.

Ansvar för att utreda och förhandla fram överenskommelser av höghastighetsbanorna har getts Sverigeförhandlingen, som utgörs av två förhandlare och ett kansli med Trafikverket som utredningsstöd. Det innebär att ett begränsat antal människor har getts mycket stor makt att ta fram underlag för ett järnvägssystem som har enorm betydelse för Sverige som land och för många generationer framöver.

Sverigeförhandlingen baserar sitt arbete på en tolkning av två nationella restidsmål:

- Stockholm-Göteborg: två timmar
- Stockholm-Malmö: två och en halv timme.

Några interregionala, regionala eller lokala restidsmål har inte angetts av vare sig regering eller riksdag, vilket har fått Sverigeförhandlingen att prioritera de nationella resorna före de interregionala, regionala och lokala resorna – utan att en värdering av de respektive restypernas betydelse har gjorts.

Detta återspeglas också i att ändamålsdiskussionen över stambanorna, har överförts till Sverigeförhandlingens egen tolkning av Regeringsuppdraget, som domineras av det nationella målet om att föra storstadsområdena närmare varandra.

För en investering av den här storleken och betydelsen är det rimligt att berörda kommuner och regioner får ställa krav på genomförandeprocessen:

- Regeringen och riksdagen måste formulera regionala transportambitioner genom att göra en värdering av de interregionala och regionala transporternas betydelser och fatta motsvarande restidsmål för viktiga interregionala och regionala sträckor.
- Trafikverkets utredningsmaterial måste vara offentligt, kunna granskas och jämföras med andra kostnadsbedömningar som berörda parter tar fram.
- Slutgiltigt beslut om höghastighetsbanorna kan inte fattas på underlag som inte har granskats, ventilerats, värderats och diskuterats mycket grundligt och offentligt, exempelvis genom lokala hearingen.
- Innan höghastighetsbanorna förverkligas bör en avstämning ske mot de transportpolitiska målen.

Berörda parter som undertecknat detta PM välkomnar satsningen på Götalandsbanan och ser dess stora betydelse för Västsverige och Sverige som helhet. Men Sverigeförhandlingens process saknar i vissa delar ett öppet förhållningssätt till den regionala nivån och den nationella nivån blir därmed övervärderad. En optimal lösning för stambanan riskerar att utebli. Ett synsätt med samhällsnytta i ett nationellt och regionalt perspektiv skulle gynna hela projektet

Följande sidor beskriver mycket kortfattat vår syn på hur processen brutit beträffande Ulricehamns kommun.

Ulricehamn ställs utanför

Sverigeförhandlingens bud som offentliggjordes den 1 februari 2016 innebär att Götalandsbanan kommer att dras genom kommunen men att ingen station byggs i tätorten Ulricehamn. Budet baseras i huvudsak på två utredningsalternativ som bl a återfinns i Trafikverkets utredningsmaterial "Översiktlig design och systemlösning – Höghastighetsjärnväg Linköping – Borås" daterad 2015-12-01:

- Järnvägskorridor gul i ett nordligt läge och med station i Ulricehamn.
- Järnvägskorridor blå i ett sydligt läge utan station i Ulricehamn.

De båda korridorerna kan kombineras. Det behöver således inte vara ett val mellan blå eller gul spårkorridor.

Trafikverket har konstaterat att en dragning enligt den gula järnvägskorridoren skulle bli 6,7 miljarder kronor dyrare än den sydligare blå dragningen utanför Ulricehamn.

Ulricehamns kommun har tillsammans med konsult gjort en djupare kostnadsberäkning av en linjedragning med station i Ulricehamn. Merkostnaden för den gula korridoren genom Ulricehamn är i kommunens beräkning endast 1,9 miljarder kronor – inte 6,7 miljarder kronor – vilket i förhållande till redovisade nyttoberäkningar gör investeringen lönsam.

Trafikverket kostnadsberäknar också en station i Ulricehamn till mellan 370 och 430 miljoner kronor. Kommunens kompletterande nyttoanalyser visar att stationen genererar nytta motsvarande 349 miljoner – det vill säga nära investeringskostnaden.

Trafikverkets beräkningar ligger till grund för Sverigeförhandlingens bud, som utgörs av den blå korridoren söder om Ulricehamn, vilket innebär att Ulricehamn ställs utanför. Ingen station, inga vinster – bara förlust av odlingsbar mark, rekreationsområden och intrång som påverkar många människor. Trafikverket vägrar dessutom lämna ut sitt utredningsmaterial och underlaget för beräkningarna.

Sverigeförhandlingen har haft två möten med företrädare för Ulricehamns kommun, men valt att sätta all tilltro till Trafikverkets beräkningar. I brev 2016-05-04 har Sverigeförhandlingen tackat Ulricehamn för medverkan och engagemang och därefter ensidigt valt att avsluta samtalen!

Nyttor som går förlorade

Götalandsbanan kommer att generera ett flertal nyttor. Det stimulerar bostadsbyggandet i orterna längs sträckningen då den regionala och interregionala pendlingen blir så mycket bättre. En växande befolkning kommer att nå fler arbeten inom rimliga restider på 45-60 minuters pendling. Det gynnar arbetsmarknaden, lönesumman ökar och näringslivet gynnas

genom att den kan rekrytera kompetent personal. Även studienyttor, sociala nyttor och integrationsnyttor genereras.

Ulricehamn har en stor betydelse i den västsvenska kollektivtrafiken. Med buss idag tar en resa från Ulricehamn till eller från Borås, 41 minuter. För Jönköping gäller en timma och fem minuter. Med snabbt regionaltåg skulle tider för samma sträckor vara 12 respektive 16 minuter.

De stora städerna Göteborg, Borås och Jönköping är beroende av att det finns bra bostäder inom rimliga pendlingsavstånd. Det motverkar bostadsbrist i storstäderna och flerkärnigheten är en stark motkraft till förortsbildningar i storstäderna.

Ulricehamn har i dag ingen järnvägsstation, utan all pendling baseras på busstrafik. Det ger långa restider och mindre bekvämlighet jämfört med tåg. Med en station i Ulricehamn kommer kommunen att få den fjärde största tillgänglighetsförbättringen i hela höghastighetssystemet. Antalet på- och avstigande i Ulricehamn förväntas öka med en miljon per år. En halv miljon av dessa är nya resenärer, och 250 000 är överflyttning från buss till tåg, och lika många, 250 000 resenärer, är överflyttning från bil till tåg. Götalandsbanans station i Ulricehamn har således tydliga miljöfördelar.

Ulricehamns beräkningar visar på nyttor för 349 miljoner kronor.

- Bruttoregionproduktökning med 206 miljoner kronor per år
- 390 nya sysselsatta
- 340 nya jobb
- Lönesumman ökar med 86 miljoner kronor
- Kommunen växer och markvärden ökar med 290 miljoner kronor
- 580 nya invånare per år
- Minst 1 000 nya bostäder tack vare Götalandsbanan
- En miljon nya tågresor
- 39 miljoner kronor per år i nya konsumentnyttor
- Station i Ulricehamn tillför kapacitet i det nationella och regionala järnvägssystemet bland annat genom förbigångsspår och ökad redundans (omledning) och en viktig reservpunkt vid oförutsedda trafikavbrott

Götalandsbanan ska förena - inte stänga ute

Bilden nedan illustrerar järnvägsnätet i Västsverige. Borås är ett tydligt nav i det regionala och interregionala resandet, men även Ulricehamn är en nod som kan, vill och behöver utvecklas. Med den kraftiga resandeökning som prognostiserats för Ulricehamn, kommer ortens funktion som regionalt nav att öka, bland annat beroende på kopplingen till Västra stambanan via Falköping och ett stort flöde av regional busstrafik.

Sträckan Göteborg-Borås-Jönköping är utpekad som ett prioriterat stråk i Västra Götalandsregionens kollektivtrafikplanering. Kollektivtrafikresandet ökar kraftigt på sträckan.

- På delsträckan Borås-Jönköping har resandet ökat med över 20 procent under perioden 2011-2015.
- På delsträckan Göteborg-Ulricehamn har resandet ökat med över 26 procent under samma period.



Götalandsbanan ska vara den viktigaste länken i ett interregionalt järnvägsnät i Västsverige, tillsammans med Västra stambanan. Andra viktiga banor är Viskadalsbanan och Älvsborgsbanan. Tranås, Jönköping, Nässjö, Ulricehamn, Borås, Bollebygd, Härryda, Mölndal och Göteborg är kommuner längs Götalandsbanan som alla är beroende av goda pendlingsmöjligheter till varandras näringsliv, lärosäten och bostadsmarknader för att skapa en tillväxt som också gör Sverige starkt. På sträckan ligger också Landvetter flygplats.

Sverigeförhandlingens bud skapar luckor i systemet. Ulricehamn tillsammans med Bollebygd och Mölndal stängs ute. (Sträckan Borås-Göteborg är Sveriges tredje största pendlingsstråk.)

Värdera och prioritera den regionala pendlingen

Höghastighetsbanorna är alltför dyra investeringar för att de endast ska stärka de nationella resorna mellan de tre storstadsområdena. Därför är det angeläget att regeringens trafikpolitiska ambitioner också omfattar en tydlig värdering och prioritering av de regionala och interregionala resorna. Detta är en alltför betydelsefull framtidsfråga för att den ska överlämnas till Sverigeförhandlingen att ensidigt tolka.

I kommittédirektivet till Sverigeförhandlingen från regeringen framgår tydligt att höghastighetsjärnvägens utbyggnad ska bidra till ett ökat helhetsperspektiv på infrastruktur och bostäder. Detta ska bland annat göras genom att knyta samman arbetsmarknadsregioner och underlätta för arbetspendling och boende inom arbetsmarknadsregionen.

De olika alternativen på linjedragning (blå och gul) måste således även jämföras utifrån vilket alternativ som knyter samman arbetsmarknadsregioner och underlättar för arbetspendling

och boende inom arbetsmarknadsregionen på bästa sätt. Kostnaden för olika dragningar måste ställas i relation till nyttorna med projektet. Nyttorna måste således även bygga på hur olika alternativ knyter samman arbetsmarknadsregioner och underlättar för arbetspendling och boende.

I sammanhanget ska också påpekas att även Bollebygds och Mölndals kommuner ställs utanför Götalandsbanans fördelar genom att inte få station enligt Sverigeförhandlingens bud.

Bidra till de transportpolitiska målen

Götalandsbanans utformning ska givetvis även bidra till att de transportpolitiska målen uppfylls. En utformning utan station i Ulricehamn innebär att funktionsmålen om att stärka regioner och låta hela Sverige utvecklas, inte beaktas fullt ut. Ulricehamn ställs aktivt utanför och får inte samma möjlighet att utvecklas som övriga kommuner längs Götalandsbanan (undantaget Bollebygd och Mölndal).

Därutöver missar Sverigeförhandlingens bud en del av hänsynsmålet om begränsad klimatpåverkan då pendlare i Ulricehamn (1 miljon resenärer/år) inte ges möjlighet att bidra till den nödvändiga omställningen från bil till tågtrafik. Det finns ingen lika effektiv klimatåtgärd som att föra över vägtrafik till spårbunden trafik, och här måste så många kommuner som möjligt ges möjlighet att bidra. Stationerna längs Götalandsbanan bör således betraktas som klimatomställningsåtgärder.

Viktigt med tydlighet från regeringen

I denna framställan har berörda parter som undertecknat detta PM pekat på betydelsen av Götalandsbanan för Sverige som helhet. Vi har också lyft fram vissa brister med nuvarande process. Vi menar att det finns tydliga nyttor med Ulricehamn som stationsort som inte har fått tillräckligt stor hänsyn i nuvarande process. Vi anser också att det är viktigt att regeringen utifrån ett systemperspektiv är tydlig med hur man ser på kapacitetstilldelning för höghastighetståg och storregionala snabbtåg.

Mattias Josefsson, Kommunstyrelsen ordförande, Ulricehamns kommun

Ulf Olsson, Kommunstyrelsen ordförande, Borås Stad

Peter Rosholm, Kommunstyrelsen ordförande, Bollebygds kommun

Rune Backlund, Regionråd, Region Jönköpings län

Birgitta Rosman, Regionråd, Västra Götalands län