

# ULRICEHAMN

en självklar stationsort på Götalandsbanan

- 1 Det billigaste alternativet
- 2 Ökad kapacitet och turtäthet
- 3 Samhällsekonomiskt lönsamt

## 1 Det billigaste alternativet

En linjedragning som medger en station i Ulricehamn är billigast och mest kostnadseffektiv. Den linjedragningen som möjliggör en station i Ulricehamn är cirka 2,7 - 4,0 miljarder kronor billigare än sydligare linjedragningar.

Inkluderar man miljöbesparingar, restidsförkortningar och operatörsintäkter i beräkningarna kommer Ulricehamns station sammanlagt att vara värd totalt 206,5 miljoner kronor per år. På 60 år motsvarar det **12,4 miljarder kronor**.

Trafikverket hävdar i sin framtagna ÅVS (åtgärdsvalsstudie) att det alternativ som medger en sträckning genom Ulricehamn är det mest kostsamma. Efter en genomgång av konsult, kan Ulricehamns kommun konstatera att detta inte är korrekt. Vid en jämförelse skiljer sig kommunens och Trafikverkets beräkningar med upp till 39 procent. Trafikverket anger det sydliga alternativet som det mest kostnadseffektiva – kommunens beräkningar visar att det är tvärtom. Trafikverket har räknat med ett stationsläge i Tenhult/Taberg och inte vid centrala Munksjön som är den överenskommelse Sverigeförhandlingen och Jönköpings kommun har gjort. Därmed saknas kostnaden för en längre tunnel in mot centrala Jönköping i ett sydligt alternativ.

Det tillkommer också ökade etableringskostnader till följd av terrängen och höjdskillnaderna i det södra utredningsområdet. Detta tycks vara undervärderat i Trafikverkets beräkningar. Trafikverket blandar också det man kallar för funktionsområden (motsvarande kommunområden) med det faktiska avståndet mellan Borås och Jönköping, vilket har fått stora negativa konsekvenser för Ulricehamn. Sverigeförhandlarna har tolkat resultatet som att det är ca 7,3 miljarder kronor dyrare att ha ett stationsläge i Ulricehamn och har därmed valt bort det i första skedet.

Men det är mer än ekonomi som talar för en station i Ulricehamn.

## 2 Ökad kapacitet och turtäthet

För att trafikera banan med både höghastighetståg och regionala snabbtåg krävs stopp där de snabbaste tågen kan köra om. Annars blir konsekvensen en ikappkörning och en flaskhalseffekt. Detta har lösts med lämpligt placerade stationslägen på alla delsträckor - utom mellan Jönköping och Borås. Utan station i Ulricehamn kan inte höghastighetstågen avgå var 5:e minut, utan nästan var 10:e minut istället. Med andra ord halveras kapaciteten

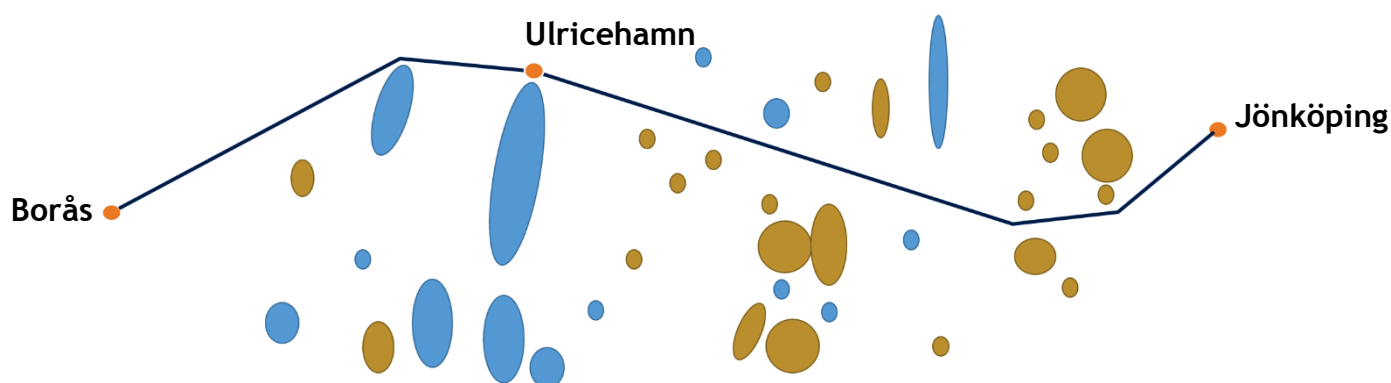
på banan. För att inte tappa kapacitet, måste alltså detta lösas. Om inte Ulricehamn har en station – vilket skulle passa väl avståndsmässigt – måste en så kallad teknisk station byggas någonstans på sträckan, men då uteblir nyttorna helt.

### 3 Samhällsekonomiskt lönsamt

Ulricehamns kommun har tagit in expertis för att analysera nyttorna med en station i Ulricehamn. Utredningar visar bland annat:

- 1 miljon tågresenärer/år in i systemet.
- Minst 4000 nya bostäder i kommunen som hjälper till att avlasta storstadsområdena.
- Operatörsintäkter om 56 miljoner kronor/år.
- Miljökostnaderna för buss och bil sänks med 46,7 miljoner kronor per år.
- Restidsbesparingen blir 67,8 miljoner kronor per år.
- Vidgade regionala arbetsmarknadsområden.
- Övergång till miljöbesparande tågtrafik motsvarande 250 000 bilresenärer och 250 000 bussresenärer/år – del i en klimatomställning.
- Bidrar till de transportpolitiska målen om stärkta regioner och utveckling i hela landet.

### Ulricehamns kommuns föreslagna sträckning



Kostnaden för en järnväg beror på typen av terräng som den ska dras igenom. Kostnader för markarbete utgör cirka 70 procent av totalen. Så få hinder som möjligt – sjöar (blått), mossar (brunt) och berg - håller nere antalet kostsamma broar och tunnlar samt kostnaden för pålning.

Ulricehamns kommuns föreslår en sträckning för en ny stambana där det redan finns befintlig infrastruktur. På så vis passeras många hinder kostnadseffektivt samtidigt som samhällsnyttorna maximeras.