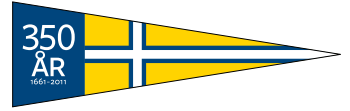




VÄSTSVENSKA
HANDELSKAMMAREN



Borås–Göteborg

Sveriges sämsta järnväg



Rapport 2011:2

ISSN 1650-7965

Författare Stefan Gustavsson, Västsvenska Handelskammaren.
stefan.gustavsson@handelskammaren.net
Publicerad av Västsvenska Handelskammaren 2011.
Citera oss gärna, men ange källa.



Förord

Tanken att undersöka om inte Göteborg-Borås är Sveriges sämsta järnväg föddes under en Twitterkonversation i augusti 2011.

”Stopp för inväntande tåg någonstans innan Mölnlycke. Blir återigen påmind om den eftersatta järnvägskapaciteten mellan Borås och Göteborg”

Lars Backström, Vd Västtrafik på Twitter den 23 augusti.

”Enligt trafikverkets utredning finns inga kapacitetsproblem på den sträckan, svårt att förstå eller knepig definition på kapacitet”

Stefan Gustavsson, Handelskammaren på Twitter den 23 augusti.

”Banans sträckning gör den omöjlig att satsa på. Hög restidskvot. Busstrafiken har ökat 25-30%. Vår tågtrafik marginalt.”

Lars Backström Vd Västtrafik på Twitter den 24 augusti.

”absolut men det är fortfarande för låg kapacitet. Även om en ny bana krävs. På trafikverkets karta verkar allt vara frid och fröjd.”

Stefan Gustavsson, Handelskammaren på Twitter den 24 augusti.

”Kanske #trafikverket vill hänga med på en tur irl med utsikt från förarfönstret :)”

Lars Backström Vd Västtrafik på Twitter den 24 augusti.

”Vi borde bjuda in Lena E och ministern. Fast statssekreteraren medgav att den var bedrövlig på vårt seminarium om pendling i våras”

Stefan Gustavsson, Handelskammaren på Twitter den 24 augusti.

Göteborg och Borås är Västsveriges två största städer. De ligger på ett avstånd som, med bra infrastruktur, möjliggör mycket pendling. Både Borås och Göteborg skulle utvecklas om de kopplades samman bättre. Det skulle leda till att företagen lättare skulle hitta rätt kompetens. Samtidigt skulle det göra regionen mer attraktiv då det skulle finnas fler arbetsplatser att välja mellan inom fler olika branscher och erbjuda fler platser att bo på. Sårbarheten för regionen skulle minska då

den skulle få ett mer diversifierat näringsliv. Handelskammarens rapport 2010:4 ”Bygg ny järnväg mellan Västsveriges två största städer” visade på positiva tillväxteffekter på över 50 miljarder och 2400 nya arbetstillfällen.

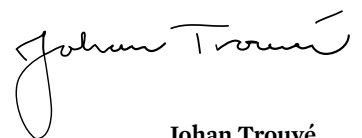
Göteborg-Borås är den sämsta direktjärnvägen mellan två stora städer i Sverige som ligger på rimligt pendlingsavstånd. En effektiv och snabb järnväg med restider ner mot en halvtimme är framtiden. Det vore önskvärt om det gick att kombinera med en ökad tillgänglighet både till de mellanliggande orterna samt till Jönköping och vidare till Stockholm. Det återstår dock många frågetecken vad gäller standard, kostnader och sträckning att rätta ut innan det går att avgöra vad som är rätt väg att gå.

Västsverige har under den senaste tioårsperioden fått förhållandevis lite resurser för utbyggnad av järnvägen. Enligt en undersökning Handelskammaren gjorde 2006 för åren 1995-2015 så får Västsverige cirka 10 miljarder kronor mindre än om regionen fått motsvarande sin andel av befolkningen.

Det är dags att agera och satsa på en ny järnväg där vi idag har Sveriges sämsta järnväg mellan två stora städer. Från näringslivets sida är det en av de absolut viktigaste järnvägssatsningarna i Västsverige. Eftersom pendlingen mellan städerna är stor så finns det en potential att attrahera privat kapital för att få till en investering. Vi tycker därför att staten bör tillsätta en utredning om hur privat kapital kan bidra till att få en investering till stånd inom rimlig tid. Målsättningen bör vara att utbyggnaden av järnvägen startar inom fem år.



Stefan Gustavsson
Näringspolitisk chef
Västsvenska Handelskammaren



Johan Trouvé
VD, Västsvenska Handelskammaren

Innehållsförteckning

Förord	3
Innehållsförteckning	5
Borås-Göteborg långsammast	6
Klart sämst	7
Förlorar tre arbetsveckor	8
Efterfrågad av företagen	9
Västsvenska Handelskammarens rapportserie	10

Borås-Göteborg långsamast

Vi har utgått från de 20 största städerna i Sverige och identifierat alla relationer mellan dem som är cirka tio mil eller kortare, räknat utifrån bilvägen. Det finns 16 sådana relationer (se tabell sida 8.). Vi har sedan undersökt hur lång tid det tar att åka tåg på dessa relationer och jämfört med avståndet mellan städerna. Vi har valt ut den snabbaste avgången under dygnet. Trots att Borås och Göteborg är två stora städer med god pendlingspotential så är det den sämsta direktjärnvägen utifrån medelhastighet.

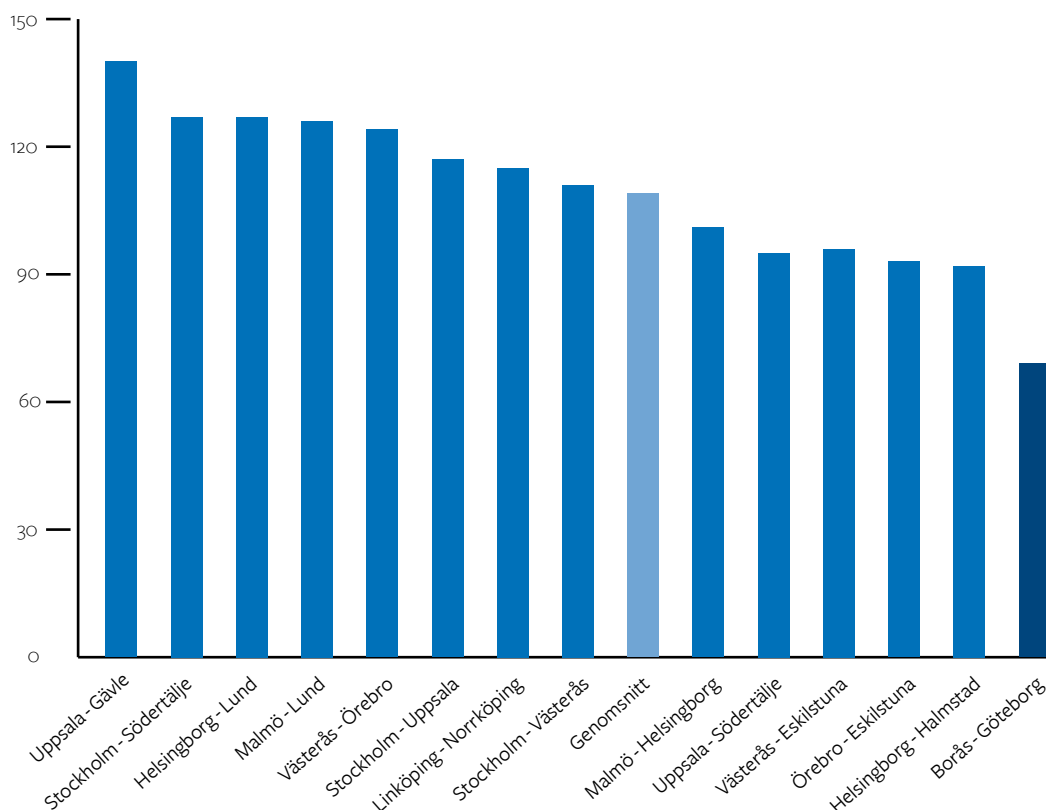
Två av dessa 16 relationer medför ett byte, det vill säga det finns ingen direktjärnväg mellan städerna. Den ena är Borås-Jönköping den andra är Uppsala-Västerås. Uppsala-Västerås är trots nödvändigt byte snabbare än Borås-Göteborg. Borås-Jönköping, via Falköping, innebär, inklusive bytet, en lägre medelhastighet än mellan Borås-Göteborg. Men då utgår vi från avståndet mellan Borås och Jönköping med bil och buss det vill säga riksväg 40.



Klart sämst

Järnvägen mellan Borås-Göteborg är inte bara sämst den är betydligt sämre de övriga. Av de 14 relationer som har direktjärnväg är den näst sämsta Örebro-Eskilstuna. Den har ändå en genomsnittshastighet som är hela 29 procent högre än järnvägen mellan Borås-Göteborg. Genomsnittshastigheten för de övriga tretton direktrelationerna är 113 km/t. Det är hela 59 procent högre än Borås-Göteborg.

Medelhastighet (km/t) på de 14 direktjärnvägarna



Förlorar tre arbetsveckor

För att tydliggöra hur stora skillnaderna är kan man illustrera med vissa exempel på pendlingsrelationer. Borås-Göteborg tar 53 minuter och är cirka 61 kilometer. Helsingborg-Malmö som är ungefär lika långt tar bara 38 minuter. En person som pendlar Borås-Göteborg spenderar följaktligen 2,5 timmar mer per vecka ombord på tåg än någon som pendlar Helsingborg-Malmö. Under ett år innebär det att en pendlare mellan Borås-Göteborg har närmare 120 timmar eller nästan tre arbetsveckor längre pendlingstid än sin skånske motsvarighet.

Trots att många av sträckorna är betydligt längre tar de kortare tid att pendla med. Västerås-Örebro är cirka tio mil och tar endast 50 minuter. Samma gäller för Gävle-Uppsala som också är cirka tio mil och tar 45 minuter.

Tabell över samtliga relationer mellan Sveriges 20 största städer på tio mil eller kortare

Sträcka	Medelhastighet km/tim	Restid i minuter ¹ SJ/länstrafikbolags hemsida	Avstånd ² bilväg i km	Kommentar
Uppsala-Gävle	140	45	104	
Stockholm-Södertälje	127	17	36	
Helsingborg-Lund	127	27	57	
Malmö-Lund	126	10	21	
Västerås-Örebro	124	49	101	
Stockholm-Uppsala	117	37	72	
Linköping-Norrköping	115	22	42	
Stockholm-Västerås	111	58	107	
Malmö-Helsingborg	101	38	64	
Uppsala-Södertälje	95	64	101	
Västerås-Eskilstuna	96	32	51	
Örebro-Eskilstuna	93	57	88	
Helsingborg-Halmstad	92	53	81	
Uppsala-Västerås	71	66	78	Direktjärnväg saknas.
Borås-Göteborg	69	53	61	
Borås-Jönköping	42	120	83	Direktjärnväg saknas. Inklusive tid för byte.

¹ Enligt SJ:s hemsida 2011-10-03

² Enligt www.se.avstand.org



Inte heller tågen på sträckan är sprillans nya. På bilden visas ett x11 som levererades för cirka 20 år sedan. Men modellen är betydligt äldre än så.

Företagen i Västsverige och då främst Sjuhärad och Göteborg efterfrågar en ny järnväg mellan städerna. Några röster från näringslivet i Sjuhärad:

”Medför en regionförstoring. Borås blir en del av Göteborgsregionen på ett helt annat sätt.”

”Vi är en del av Göteborg inte Borås”

”Vi måste ha bra kommunikationer till Göteborg för att förhindra utflyttningen från Sjuhärad och underlätta för pendling och transporter.”

”Sjuhärad är en vit fläck på kartan när det gäller järnväg.”

”Underlättar för pendling så vi kan anställa bra arbetskraft.”

En förbättrad järnvägförbindelse Borås-Göteborg skulle innebära en större och stabilare arbetsmarknad i regionen. Det skulle även öka incitamenten för att nyttja kollektivtrafiken och inte minst höja livskvaliteten för de som redan gör det. För det Västsvenska näringslivet är en järnväg mellan Borås och Göteborg av avgörande betydelse. Västsverige skulle i större utsträckning, än idag, bidra till landets tillväxt och välfärd.

Västsvenska Handelskammarens rapportserie

Rapporterna finns att ladda ner på www.handelskammaren.net/rapporter

2002:1	Västsverige - en tyst del av Sverige.	2007:1	Making West Sweden a Better Location for International Companies
2002:2	Skola - Näringsliv: Från skilda världar till gemenskap	2007:2	Ett viktigt stråk för svenskt gods
2002:3	Position Väst 2002 - det som mäts blir gjort	2007:3	Sårbarhetsindex
2002:4	Vad tycker du om flyget?	2007:4	Tillväxt Göteborg
2002:5	Västsverige - en tyst del av Sverige.	2007:5	Farliga förbindelser. Om sårbarheten i Göteborgs trafiksystem
2003:1	Bygg färdigt Västsveriges vägar och järnvägar.	2007:6	Fokus Attityd 2007
2003:2	Värdeskapande IT-universitet	2008:1	Västsverige på väg
2003:3	The State of Primary Education for Expatriate Children in Göteborg	2008:2	Göteborg vs Gothenburg
2003:4	Betyg på Västsveriges ekonomi 2003	2008:3	Vem blir känd i Göteborg?
2003:5	Kan vägavgifter påskynda utbyggnaden av de västsvenska motorvägarna?	2008:4	Hur stort är västsverige?
2004:1	Västsvenska entreprenörer på jakt efter såddkapital	2008:5	Svenska nav 2008
2004:2	Från bra till bäst. Om det livslånga lärandet i Västsverige	2008:6	Konsekvenserna av ökat utländskt ägande i det svenska näringslivet
2004:3	Kampen om kompetensen 1. Attraherar vi kompetens via våra högskolor?	2008:7	Fokus Attityd 2008
2004:4	Kampen om kompetensen 2. Flyttar företagets makt från regionen?	2008:8	Kriminaliteten mot det västsvenska näringslivet
2004:5	Betyg på Västsveriges ekonomi 2004	2008:9	Små och medelstora företags situation under krisens 2008
2005:1	Västsverige - en tyst del av Sverige 2004	2009:1	En tyst del av Sverige 2009
2005:2	Sårbarhetsindex 2004	2009:2	Västsverige-Skåne 0-5
2005:3	Affärsrelevant forskning	2009:3	Klimatet och affärerna
2005:4	Kampen om kompetensen 3. Flyttar våra företag?	2010:1	Turismen i Västsverige
2005:5	Ny förbindelse över Göta älv	2010:2	Reversibla körfält i Göteborgsområdet
2005:6	The State of Primary Education for Expatriate Children in Göteborg 2005	2010:3	The Neverending Story
2005:7	Värdeskapande kompetens	2010:4	Bygg ny järnväg mellan Västsveriges två största städer
2005:8	Fokus Attityd 2005	2010:5	Risky Business
2005:9	Bygg ut E 20 till motorväg	2010:6	Dags att rensa upp bland bolagen
2005:10	Svenska nav	2010:7	Svenska Nav 2010
2006:1	Fokus Attityd Skolledare	2010:8	Göteborgsregionen vs Malmöregionen 1-6
2006:2	Värdeskapande persontransporter	2010:9	Fokus Attityd 2010
2006:3	Har vi en industri i världsklass?	2011:1	Bilden av industrin
2006:4	Förtroendet för välfärdens leverantörer		
2006:5	Bryr sig västsvenskar i riksdagen om Västsverige?		
2006:6	En tyst del av Sverige 2006		
2006:7	Fokus Attityd 2006		
2006:8	Vägar till världen		

Vi är företrädare för det västsvenska näringslivet och en mötesplats där människor och företag kan inspireras och skapa affärer.
Vår kompetens, våra tjänster och vårt nätverk är vår styrka i arbetet att skapa tillväxt och utveckla framtidens Västsverige.
Tillsammans med våra 2600 medlemsföretag arbetar vi för ett västsvenskt näringsliv i världsklass.

Vi gör Västsverige starkare.



VÄSTSVENSKA
HANDELSKAMMAREN

www.handelskammaren.net

Göteborg
Mässans gata 18
Box 5253
402 25 Göteborg
Tel 031-83 59 00

Borås
Kungsgatan 29
503 33 Borås
Tel 033-41 05 55

Skövde
Varnhemsgatan 16A
541 27 Skövde
Tel 0500-59 50 30

Stockholm
Västra Trädgårdsgatan 15
111 53 Stockholm
Tel 08-411 34 10

Trollhättan
Åkersjövägen 10
Box 901
461 29 Trollhättan
Tel 0520-48 10 90

Uddevalla
Museigatan 2
451 50 Uddevalla
Tel 0522-149 20