

# Västsverige växer

Västsverige växer mest i Nordeuropa. Men på Västsveriges järnvägar finns inte mycket kapacitet kvar för att hantera tillväxten. Faktum är att det råder en akut brist som riskerar att göra Västsverige till en flaskhals för resten av Sverige. Därför krävs flera nödvändiga infrastruktur-satsningar i samband med att Västlänken står klar år 2026.

Utan satsningar här stagnerar landets tillväxt, innovation och export. Järnvägen är avgörande för utvecklingen framåt och satsningarna vi föreslår har potential att skapa stor samhällsnytta – från de regionala banorna till de stora stambanorna.

Tillsammans gör de arbetsmarknader större, världen närmare och resandet mer miljövänligt.

Till 2030 förväntas Göteborg ha  
**40 000**  
fler invånare och  
**65 000**  
fler arbetsplatser.



Till 2035 förväntas Västra Götaland ha en befolkningstillväxt på drygt **15 000** invånare per år.



Till 2035 planeras **1000 miljarder kronor** att investeras i **bostäder** och **kontorslokaler** i Göteborgsregionen.



Till 2050 förväntas befolkningen i Västra Götaland öka från dagens **1,7 miljoner** till hela **2,5 miljoner** människor.



Industriföretagen i Västsverige omsatte år 2019 lika mycket som **statens totala budget**.

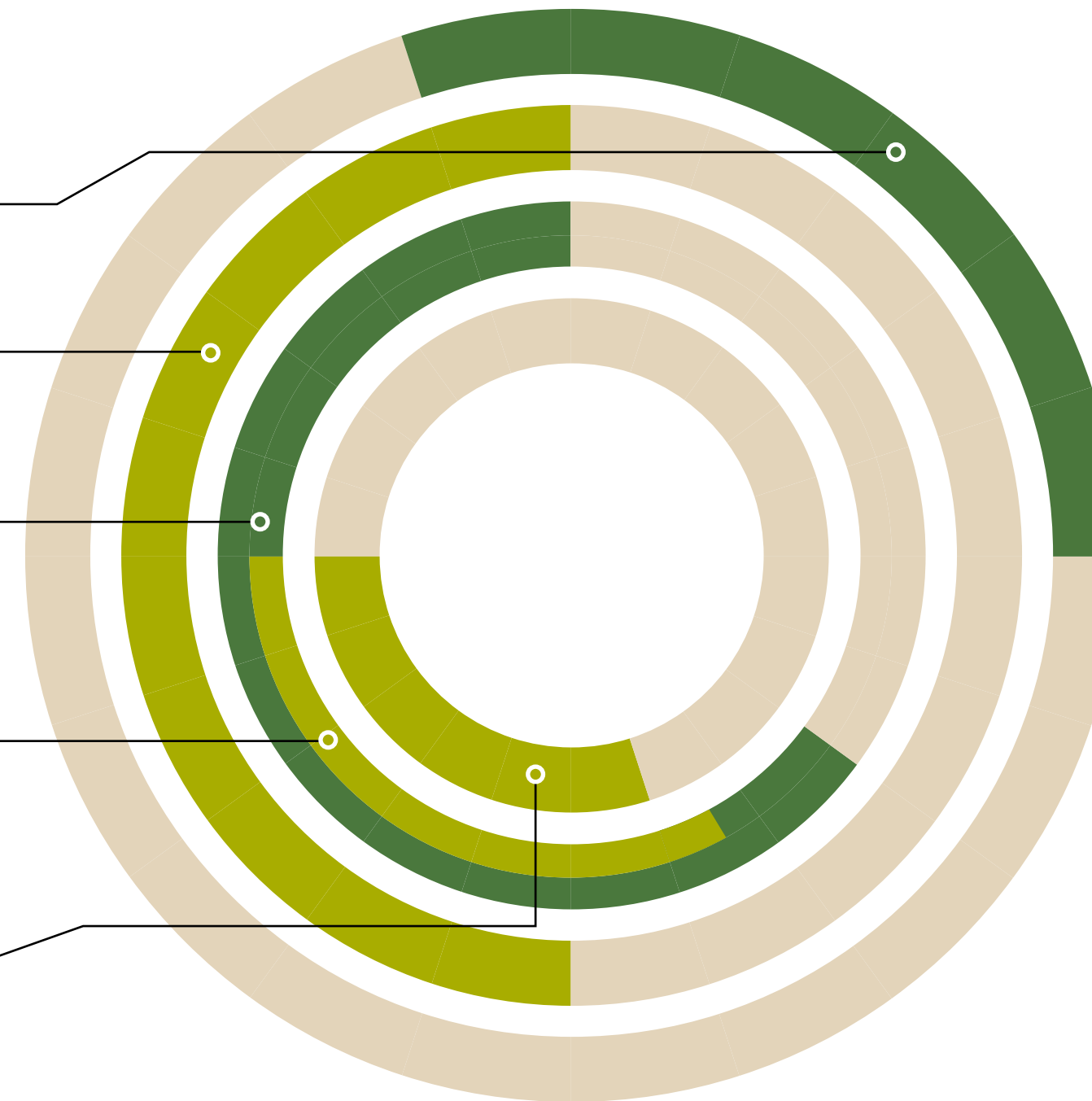


**30%** Alla bor inte i en storstad. 30% av befolkningen i Västsverige bor utmed de regionala järnvägsbanorna.

**50%** Hela 50 % av Sveriges import anländer via Västsverige.

**64%** 64 % av nya FoU-investeringar och **33%** 33 % av näringslivets FoU-investeringar i Sverige sker i Västra Götaland, vilket är mest i landet.

**30%** Här finns Skandinavien största hamn som står för 30 % av Sveriges export och import.



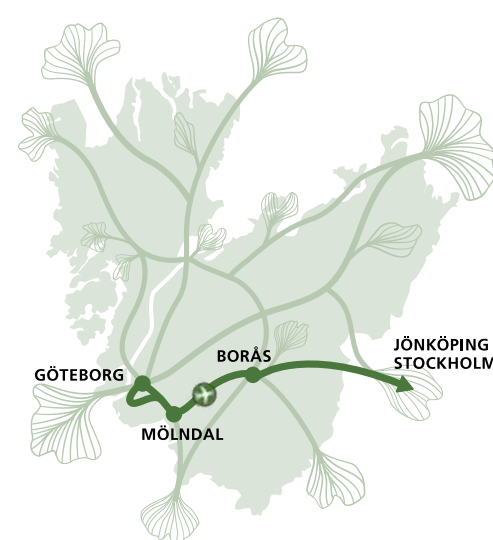
## Vårt mål för järnvägen

Bakom satsningarna står Västra Götalandsregionen och de 49 kommunerna, med ett gemensamt mål. Att utveckla ett hållbart resande på järnväg med kapacitet för ett växande Västsverige. I förlängningen innebär det:

- Pendling till arbete och studier via järnväg istället för väg i hela Västra Götaland.
- Västra Götalands internationella näringsliv får tillgång till marknader, kompetens och kunder via Landvetter flygplats.
- Hållbara godstransporter via Göteborgs hamn som är en motor för Sveriges exportberoende ekonomi.
- Att skapa en arbetsmarknads- och utbildningsregion för fler människor.

## Att utveckla järnvägen i väst är rätt spår för Sverige

# 1



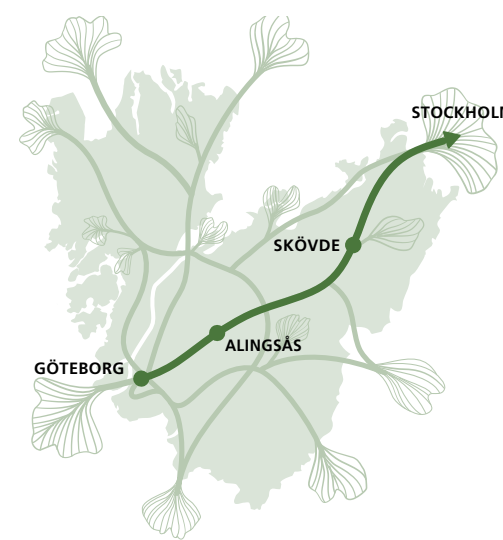
Prio 1

### Närmare till fler jobb med ny stambana Göteborg-Borås

Många pendlar mellan Göteborg och Borås. Men gärna med bil. En ny stambana samma sträcka halverar restiden och ökar andelen hållbara resor. Få järnvägsprojekt i Sverige har lika stor utvecklingspotential som stambanan Göteborg-Borås där dagens 7 miljoner kollektivtrafikresor kan bli till 19 miljoner. Med räls till Jönköping blir detta på sikt stambanan mellan Göteborg-Stockholm. Och tre arbetsmarknadsregioner bli till en. Företagen kan lättare attrahera rätt kompetens. Människorna kan bo och jobba där de vill, men arbeta där de behöver.

För att företag ska behålla och stärka konkurrenskraften behöver de snabb och smidig tillgång till världen via Landvetter flygplats. Dessutom kan en järnväg förbi flygplatsen ge bättre underlag för direktlinjer och skapa jobb för Sveriges invånare. Och göra så att svenska företag kan konkurrera på den globala marknaden.

# 2



Prio 2

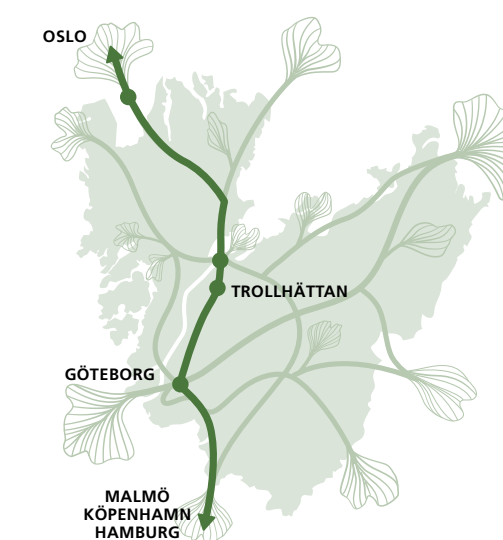
### På Västra Stambanan räcker fyra mil till hela Sverige

Sverige är beroende av sin export. En export av vilken 30 procent kastas loss från Göteborgs Hamn – via järnvägen. Västra Stambanan är en av Sveriges mest trafikerade järnvägsspår för gods. Om järnvägen inte byggs ut, kommer möjligheterna för hamnen att utveckla gods att begränsas efter 2025. Och det skulle påverka hela Sveriges näringsliv och arbetsmarknad. Med en utvecklad järnväg kan däremot andelen gods öka, liksom Sveriges export och import.

Förutom godståg kör även snabba direktåg Gbg-Sthlm och långsammare regiontåg här. Det är störningskänsligt. Förseningar leder till fler förseningar. En satsning på Västra stambanan minskar kapacitetskonflikterna på det svenska järnvägsnätet med 74 procent. Det är därmed dags för Skandinavien viktigaste hamn att växa hållbart.

Allt som krävs är två nya spår längst drygt fyra mil.

# 3



Prio 3

### Dubblat spår mellan Göteborg-Oslo gör mer för miljön

Fler pendlar mellan Sverige och Norge än mellan Sverige och Danmark. Men 97 procent gör det med bil. Och Norge är Sveriges största handelspartner. Men godset går i lastbil, närmare 2500 stycken om dagen. Järnvägen tar helt enkelt för lång tid. En timma längre för pendlaren Gbg-Oslo, nästan dubbla tiden för lastbilen.

EU, Norge och Sverige är överens. Med dubbelspårig järnväg istället för enkelspårig skulle tiotusentals pendlare kunna ta sig till och från jobbet både snabbare och hållbarare. Och Göteborg-Oslo blir starkare som internationell arbetsmarknadsregion. Godstrafiken kan åka på järnvägen och vi slipper tunga fordon som sliter och släpper ut avgaser på bilvägarna. Framtiden hälsar – tack.