

Därför behöver Tranås

DECEMBER 2017

# Götalandsbanan

*Närhet, uppkoppling & tillväxt*



**TRANÅS**  
KOMMUN

# Vilken nytta har Tranås av höghastighetsbanan?

I spalten till höger presenteras de nyttor som Tranås kommun har redovisat till Sverigeförhandlingen. Syftet med beräkningarna är att visa vilka omfattande dynamiska effekter som uppstår när en relativt isolerad bostads- och arbetsmarknad som Tranås integreras i en arbetsmarknadsregion med närmare 500 000 invånare. Flera analyser visar entydigt på att Tranås är den kommun längs hela sträckan som får den största nyttan av höghastighetsjärnvägen, med en tillgänglighetseffekt på 28%. Nästkommande kommuns effekt ligger på 16%.



## Hej, HG Wessberg!

HG Wessberg är förhandlingsperson på Sverigeförhandlingen som har regeringens uppdrag att utreda förutsättningarna för landets första höghastighetsjärnväg.

### Den sista december 2017 läggs Sverigeförhandlingen ner. Varför då?

– Eftersom vår slutrapport ska vara klar och överlämnas till regeringen. Trafikverket har lämnat in sitt förslag till Nationell plan för transportsystemet och efter det väntas regeringen fatta beslut om höghastighetsbanan, troligtvis i april månad.

### Vem eller vilka kommer efter årsskiftet att driva frågan om höghastighetsjärnväg?

– Det kommer att bildas nya grupper som vårdar de avtal som har tecknats med storstäder och stationsorter. I övrigt blir det kommuner, landsting och operatörer som kommer att driva frågan vidare.

### Hur har det varit att arbeta med Tranås?

– Det har varit jättekul. Både politiker och tjänstemän har varit konstruktiva och lätta att ha att göra med – bara raka besked.

### Varför blev Tranås, den minsta kommunen på sträckan, en stationsort?

– Det är lite för långt mellan Linköping och Jönköping då banan ska användas för både höghastighetståg

(320 km/h) och regionala snabbtåg (250 km/h). Därför behövs det stationer där båda tågen kan stanna. Nu tror inte jag att så många snabbtåg kommer att stanna i Tranås, utan snabba regionaltåg. Något som kommer att öka förmågan att arbetspendla, vilket har varit en av mina huvuduppgifter i utredningen. (15-20 min till Jönköping och Linköping reds. anm.)

### En del tror att höghastighetsbanan inte blir av. Vad vill du säga till dem?

– Den kommer att bli av. Frågan är hur fort det går och hur finansieringen ser ut.

### Hur påverkas denna fråga av att det är valår nästa år?

– Inte alls. Detta är en så långsiktig utbyggnad och frågan kommer att vara avgjord före valet.

### Är det något du vill tillägga till tranåsborna innan ditt uppdrag är avslutat?

– Jag tror att Sverige mår väldigt bra av vi sprider ut oss mer. Tranås är ett bra exempel på en kommun som skulle växa snabbt om vi lät människor bo var de vill. Med höghastighetsbanan blir det möjligt.

Läs mer om Sverigeförhandlingen på: [sverigeforhandlingen.se/uppdrag-hoghastighetsjarnvag](http://sverigeforhandlingen.se/uppdrag-hoghastighetsjarnvag)

### Bostadsnyttan

**7 200 mkr t.o.m. år 2045**

En värdesummering av nyproduktion, värdeökningar i befintligt bostadsbestånd inom ett influensområde av 1500 meter samt ökade markvärden.

### Restidsvinster

**2 600 mkr/10 år**

Restidsvinster värderades enligt UIC:s standard där en timme är värd 267 kr. Tranås restidsbesparing hamnade på 1 830 mkr/10 år för resande på HHJ. Här ingick även restidsnyttan för anslutande resenärer från grannkommunerna. Tillkommer gör övriga resenärsnyttor som pålitlighet, förbättringar på befintliga banan p.g.a minskad belastning och ökad turtäthet etc.

### Arbetsmarknadsnyttan

**4 000 mkr/10 år**

En beskrivning och kvantifiering av arbetsmarknadsnyttan med utgångspunkt i antalet förväntade nya lokala arbetstillfällen plus värdet av minskad arbetslöshet tack vare förbättrad regional tillgänglighet. Varje arbetstillfälle värderades till medelinkomsten 285 t kr.

### Miljönytta

**300 mkr/10 år**

Miljönyttan räknades ut utifrån överflyttnings-effekterna från bilresor till tågresor. Insparad miljökostnad värderades enligt standard, fn 36,67 kr/restimme.

### Näringslivsnyttan

**3 000 mkr/10 år**

Näringslivsnyttan baserades på vad en ökad befolkning genererar i efterfrågan på varor och tjänster. Nyckeltal som användes för att beskriva detta var BRP/capita (fn 320 tkr) multiplicerat med befolkningsökningen plus att BRP ökar upp till Alingsås nivå (fn 360 tkr).

### Social nytta

**6 500 tkr/10 år**

De kanske största men också svårkvantifierade nyttoeffekterna är sociala i form av bättre folkhälsa, högre utbildningsnivå, större utbud och valfrihet, minskat försörjningsstöd etc. Då alla dessa faktorer har ett samband med inkomst så valde vi att använda detta som nyckeltal. Även här använde vi Alingsås som jämförelse. Skillnaden i årsinkomst uppgår till 26 000 kr/person 20-64 år. Övriga sociala intäkter är att hänföra till ökade skatteintäkter med bättre samhällsekonomi, minskad sjukfrånvaro, minskat försörjningsstöd etc.

### Förklaring

Beräkningarna bygger på antagandet att Tranås, tack vare HHJ, växer med 3 000 bostäder och 6 900 invånare och får en arbetsmarknad liknande Alingsås. Även med betydligt blygsammare beräkningar, att Tranås växer med 2 000 bostäder och 4 600 invånare och får en arbetsmarknad liknande Mjölby, så översitger utfallet vida Tranås insats.

\*Det är beräkningar som bygger på en kombination av standardnyckeltal och vedertagna beräkningsmodeller kompletterat med jämförelser och antaganden där en vedertagen metod saknats.



## OPPOSITIONSRÅD

# Mikael Stenquist

### Socialdemokraternas tankar om höghastighetsbanan

– En höghastighetsjärnväg förstorar vårt arbetsmarknadsområde och med kortare restid kommer vi närmare storstäder och utbildningsorter. Att både enklare och snabbare kunna nå ut till kontinenten ger Tranås kommun nya förutsättningar och ökad attraktivitet. Med ett nytt järnvägsnät blir Tranås en knutpunkt med stambanan. Med en fortsatt ökning av resenärer och ett ökat miljötänk har en ny höghastighetsjärnväg goda förutsättningar under en lång tid framöver. Det här är en satsning för framtiden och våra ungdomar.

### Detta förväntar vi oss av insatt kapital

– Vi förväntar oss en generell ökning av årsinkomsten hos kommuninvånarna tack vare de förbättrade möjligheterna att arbetspendla. Det finns goda exempel på detta, exempelvis Mjölby som har nära till Linköpings arbetsmarknad vars invånare i snitt har 10 000 kr mer i årsinkomst. Bara med den jämförelsen skulle skatteintäkterna öka med över 20 mkr/år när vi är 20 000 invånare. Det innebär ökade skatteintäkter som kommer välfärden (kommuninvånarna) till del. Det är stora summor och vi har redan märkt av ett ökat intresse från investerare som tror på Tranås, tack vare planerna på höghastighetsbana. Ska vi vara med på landets tillväxt måste vi också vara beredda, att på ett klokt och genomtänkt vis, satsa. Politiken måste våga för att kunna vinna.

## KOMMUNALRÅD

# Anders Wilander

### Moderaternas tankar om höghastighetsbanan

– Ny järnväg är ett måste om inte landsbygden skall tappa ännu mera fart jämfört med storstadsregionerna. Om pendlingstiderna till och från arbete och studier avsevärt kortas får vi en betydligt större arbetsmarknadsregion. Och det är bra för alla parter. Som extra bonus får vi också möjligheter till en kolossal miljöförbättring genom att gods kan flyttas från väg till järnväg och inrikesflyget får en värdig motståndare.

### Så här ska vi få ihop ekonomin

– Tranås ska medfinansiera detta projekt med 200 mkr förutsatt att det blir en järnväg med toppfart 320km/h samt ett stationsläge i centrum eller dess omedelbara närhet. Pengarna ska betalas ut i tredjedelslikvider. Den första redan 2018, den andra när projektet börjar byggas och den tredje när bygget är klart för drift. Dessa betalningar blir påfrestande de år de sker. De hanteras dock som extraordinära utgifter och kommer inte att stjåla utrymme i kärnverksamheternas budgetar. Detta är den viktigaste framtidsfrågan för Tranås - alla kategorier och den kommer att bli den mest lönsamma satsningen för kommunens framtida generationer.

## KOMMUNCHEF

# Karin Semberg

### Mina tankar om höghastighetsbanan

– Tranås har ett fantastiskt läge med närhet till två expansiva större städer; Linköping och Jönköping. Med stationsläge i Tranås centrum skulle vår arbetsmarknadsregion öka väsentligt, även till våra storstäder Stockholm, Göteborg och Malmö.

### Den största vinsten för Tranås blir

– Tranås kommer att växa och ha stark attraktionskraft för ökad livskvalitet i vår offensiva småstad med vår underbara småländska natur. Vår kulturhistoria som kurort erbjuder dessutom fortfarande ren luft och vatten för god hälsa och välbefinnande.



# Tranås är på banan!

Tranås var tidigt ute att hoppa på tåget när det gäller utredningar, analyser och andra förberedelser inför Sveriges största infrastrukturprojekt. Faktum är att höghastighetsjärnvägen nämns redan i den nuvarande översiktsplanen, från 2011.

– Vi har gjort vår hemläxa om man säger så. Även i den kommande översiktsplanen (ÖP:n) har vi tagit höjd för höghastighetsjärnvägens dragning, säger Jimmy Karlsson, planerare på Tranås kommun och tillägger att en ÖP består av tre strukturer; bostadsbebyggelse, transporter och grönstruktur.

I april 2018 förväntas regeringen ta beslut om och hur det ska byggas en höghastighetsjärnväg som förbinder Sveriges tre största städer. Att Tranås pekades ut som en stationsort var ingen självklarhet och efter den delsegern har arbetet för att skapa bästa möjliga förutsättningar fortsatt.

– Utan Per Corshammar hade vi inte förstått att det ens var möjligt för Tranås att inlämna en rapport till Sverigeförhandlingen och kämpa för ett stationsläge, säger Bo Horndahl, projektledare för Götalandsbanan i Tranås kommun.

Corshammar, som brukar kallas Sveriges främste järnvägs- och tågexpert, har fortsatt att arbeta för kommunen under 2017. Mest som en förlängd arm till den arbetsgrupp som har tillsatts med ansvar för arbetet med höghastighetsbanan. Att inte fortsätta ta in den kompetens som behövs i arbetsgruppen är som att spänna ifrån travhästen på upploppet, menar Bo Horndahl.

– Corshammar har på kommunens uppdrag fortsatt att utreda förutsättningarna för ett så centralt stationsläge som möjligt för att bevisa för Trafikverket och övriga kommuner längs sträckan att det ger bäst nyttoeffekter, säger Bo Horndahl.

När det gäller trafikering och knutpunkter har Corshammar helt tiden ett regionalt perspektiv, inte bara ändpunktsresandet, för ögonen när han utreder den nya järnvägen. Och Tranås kommuns nyttoberäkningar bygger helt på en regionförtätning.

– Dessutom har han internationell kunskap om hur man bygger och driver trafik i tunnlar. Tranås vill ju att Trafikverket vidare utreder alternativet med tunnel under delar av Tranås. Detta för att undvika att det blir två stationslägen, det vi har idag samt ett i Granelund.

Konkret har Corshammars tid resulterat i en **tunnelrapport**, en **knutpunktsanalys** och en **kapacitetsanalys**.

– De här separata utredningarna berör tre knäckfrågor som alla handlar om att få till så ett så bra stationsläge som möjligt, säger Jimmy Karlsson.

Första kontakten Corshammar tog med Tranås kommun var ett telefonsamtal till mig 2008 Och så här nära en höghastighetsjärnväg har vi aldrig varit.



## Vi förklarar lite kort...

**Tunnelrapport:** Här argumenterar vi för ett centralt stationsläge genom att förlägga delar av banan under mark. Med detta undviker vi stora schakt och ytterligare en barriär genom stan. Om banan grävs ner finns det också möjlighet att förlägga delar av den befintliga banan i tunnel, vilket skulle göra att skramlet i stan försvann. Två av rapportens slutsatser är: (1) den snabbaste järnvägen mellan Linköping och Jönköping går genom Tranås stad och (2) lägsta kostnad genom Tranås kommun är med bro över Sommen och tunnel under Tranås stad.

**Knutpunktsanalys:** Här argumenterar vi för att det ska byggas centrala knutpunkter vid stationerna istället för i terrängen. Med centrala kopplingspunkter får vi en valfrihet i trafikeringen mellan höghastighetsbanan och den befintliga stambanan.

**Kapacitetsanalys:** Här utreder vi hur många tåg per timme i olika hastigheter som ryms på den nya banan. Den nya banan måste byggas för 320 km/h och med dubbla spår så att höghastighetstågen kan samsas och köra om de regionala snabbtågen.

**Samtliga utredningar finns på [tranas.se/gotalandsbanan](http://tranas.se/gotalandsbanan)**

**KONTAKT** Denna tidning ges ut av Tranås kommun. Om du har frågor och synpunkter om denna produkt, ring 0140-687 90 eller meddela oss via hemsidan: [www.tranas.se/gotalandsbanan](http://www.tranas.se/gotalandsbanan)

**BOKA EN INFORMATÖR** Vill du och din förening ha mer informaton? Boka en informatör, så kommer vi till ert nästa möte. Boka via hemsidan: [www.tranas.se/gotalandsbanan](http://www.tranas.se/gotalandsbanan)