**Sveriges sämsta järnvägar finns i Västsverige**

**Tre arbetsveckor om året, så mycket längre tid sitter Boråspendlaren på tåget om man jämför med Uppsalapendlaren, trots att det är nästan en mil kortare resväg. Det visar en jämförelse av restiderna för pendlingsstråken Stockholm-Uppsala och Göteborg-Borås i Handelskammarens undersökning *K-märkt eller Utmärkt.***

* Tågsträckan Göteborg-Borås är Sveriges sämsta mellan två stora städer. Vi pratar om en potentiell restid på 30 minuter med modern järnväg. Istället har vi en järnväg med museistandard som i det närmaste kan betraktas som K-märkt, säger Handelskammarens vd Johan Trouvé.

Idag är restiden mellan Göteborg och Borås upp till 70 minuter, i bästa fall 52 minuter. Undersökningen K-märkt eller Utmärkt där restidskvoter, hur lång tid tåget tar i förhållande till bilen, mellan Sveriges största pendelstråk jämförts visar att Sveriges tre sämsta järnvägar finns i Västsverige. Landets långsammaste tågresor går mellan Borås-Varberg, Göteborg-Uddevalla och Göteborg-Borås.

* Det är anmärkningsvärt att landets näst största region har så eftersatta järnvägar. Västsveriges två största städer Borås och Göteborg ska självklart ha en infrastruktur som i likhet med den mellan Malmö-Lund och Stockholm-Uppsala främjar människors rörlighet. I dag är kommunikationerna mellan Göteborg - Borås så bristfälliga att städerna inte ens tillhör samma arbetsmarknad trots att de har alla förutsättningar att göra det, säger Johan Trouvé.

Sambandet mellan arbetsmarknadens storlek och den regionala tillväxten är tydligt. Högre sysselsättningsgrad, högre lönesummor, fler branscher och minskad sårbarhet för konjunkturnedgångar är några förklaringar till varför en stor arbetsmarknad är bättre ur tillväxtsynpunkt.

* Nyttan av en modern järnväg mellan Göteborg – Borås är inte begränsad till dem som pendlar längs sträckan. Den kommer alla västsvenskar till del genom att skapa förutsättningar för ökad tillväxt och därmed välfärd, säger Markus Ottemark ansvarig för infrastrukturfrågor på Handelskammaren.
* Vi kan också fråga oss vad som är alternativet till en ny järnväg? Delsjömotet där bland annat Boråsbussen 100 går i skytteltrafik är snart helt överbelastat. Här passerar 1400 bussar per dygn och trycket ökar för varje år då stråket ett av Sveriges snabbast växande. En 123 år gammal järnväg i originalskick kan inte möta den ökningen, säger Markus Ottemark.

På Landvetter flygplats planerar man för att dagens 6 miljoner resenärer ska öka till 9 miljoner år 2040. Idag är flygplatsen en nod för en tredjedel av alla Sveriges flygresenärer och antalet arbetsplatser vid Landvetter beräknas öka med 10 000 under samma period.

* Landvetter är en nationell angelägenhet. Flygplatsens fortsatta positiva utveckling förutsätter att resenärer och anställda kan ta sig dit med tåg, säger Markus Ottemark.

Den 31 augusti väntas Trafikverket överlämna sitt åtgärdsförslag till regeringen på vilka infrastruktursatsningar som ska prioriteras de kommande tolv åren.

* Vi hoppas att Trafikverkets tydligt pekar ut Göteborg – Landvetter – Borås som en sträcka som måste prioriteras och att detta därmed är sista gången som vi behöver utnämna Göteborg – Borås till Sveriges sämsta järnväg, avslutar Markus Ottemark