



§150

KS2024/243

Avtalsprocess för järnvägsprojektet Göteborg-Borås

Beslut

Kommunstyrelsens förslag till kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige ställer sig bakom avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås och ger kommunstyrelsens ordförande Ulf Rapp (S) mandat att underteckna avtalet.

Ärendet

Regeringen fattade den 22 december 2022 beslut rörande nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö som Göteborg–Borås var en del av. I beslutsskäl hänvisade regeringen till budgetpropositionen för 2023 där regeringen aviserat att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg inte ska fullföljas. Beslutet innebar att Trafikverket avbröt planeringen för ett helt system med nya stambanor för höghastighetståg och arbetet med den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås pausades. Parallellt med beslutet fick Trafikverket uppdraget att utreda hur järnvägen kan utvecklas i stråket Göteborg–Borås.

Trafikverket redovisade den 26 juni 2023 regeringsuppdraget ”Uppdrag att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås”. Syftet med uppdraget var att utreda åtgärder för att förbättra arbetspendlingen i stråket och anslutningen till Landvetter flygplats på ett mer kostnadseffektivt sätt än projekt Göteborg–Borås som en del av nya stambanor för höghastighetståg.

Trafikverket fick den 26 oktober 2023 i uppdrag av regeringen att återstarta den pausade planläggningsprocessen av ny järnväg Göteborg–Borås. Uppdraget gällde den nya inriktningen att järnvägen ska byggas ut i stråket för att förbättra arbetspendling, på ett mer kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt sätt jämfört med tidigare planering på sträckan Göteborg–Borås, när projektet var tänkt som en del av nya stambanor. I beslutet angav regeringen att medfinansiering från regionala parter är en möjlighet vid en bred samsyn för tillkommande eller alternativa lösningar. Därför genomfördes dialogmöten i en mindre politisk gruppering under ledning av Västra Götalandsregionen.

Trafikverket meddelade regeringen i maj 2024 att det inte fanns förutsättningar att komma vidare med planeringsarbetet. Länsstyrelsen i Västra Götaland och landshövdingen fick den 27 maj i uppdrag av regeringen att sondera förutsättningarna för en överenskommelse om ny järnväg mellan Göteborg och Borås med bredare stöd. Den 19 juni 2024 kom parterna överens om en gemensam inriktning för den nya järnvägen. Den 30 augusti 2024 gjordes en ny överenskommelse där några delar fördjupas, vilket krävs för att förverkliga den ingångna överenskommelsen. Detta avtal återspeglar de ingångna Överenskommelserna.

Kostnaderna för Järnvägsobjektet*, givet den bedömda kostnaden, finansieras via staten-
Trafikverket via anslag i nationell plan: 43 500 mnkr samt en medfinansiering och
samfinansiering** motsvarande 4 400 mnkr, fördelad på sex (6) av de sju (7) aktörerna. Bollebygds
kommun behöver inte gå in med med- eller samfinansiering. Kostnader för upprättande av
detaljplaner för Järnvägsobjektet, inklusive samtliga tillhörande detaljplanehandlingar, ska bäras
av respektive planläggande kommun.

I nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 uppgår totalkostnaden till cirka 43 500
mnkr, i prisnivå 2021-02, för järnväg på sträckan Göteborg-Borås. Enligt Trafikverkets
bedömning ryms följande åtgärder inom ramen för de statliga anslagen om cirka 43 500 mnkr
(2021-02) i nationell plan:

- Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringalternativ
i lokaliseringstudien. Järnvägen planeras för att inte omöjliggöra framtida utbyggnad
österut och framtida stationslägen vid Landvetter södra och Bollebygd.
- Ombyggda stationer i Mölndal och Borås samt ny station under Landvetter flygplats med
två plattformsspår.
- Den västliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station.
- Ombyggd station i Mölnlycke för anpassning till bibanan.

För att kunna genomföra hela Järnvägsobjektet enligt §4 bedömer Trafikverket att ett tillskott om
cirka 4 400 mnkr (2021-02) behövs i form av medfinansiering och samfinansiering och för
följande åtgärder:

- Utbyggnad av stationen under Landvetter flygplats till station med fyra spår (merkostnad i
förhållande till kostnaden för station med två plattformsspår).
- Den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station.

Då kostnadsbedömningen för åtgärderna som behöver medfinansiering och samfinansiering är
gjord i ett mycket tidigt skede är den behäftad med stor osäkerhet. Järnvägsobjektets totala
kostnad bedöms i september 2024 således enligt ovan uppgå till sammanlagt cirka 47 900 mnkr
(2021-02). I kostnaderna knutna till Järnvägsobjektet ingår exempelvis byggherrekostnader,
kostnader för utredningar, framtagande av järnvägsplaner, miljökonsekvensbeskrivningar,
systemhandlingar och bygghandlingar, miljöåtgärder, arkeologi, marklösen och produktions-
/entreprenadkostnader. Om Järnvägsobjektet har möjlighet att erhålla EU-bidrag ska
Trafikverket arbeta aktivt med att ansöka om sådana bidrag.

*Kostnaderna för Järnvägsobjektet, givet den bedömda kostnaden, ska finansieras enligt följande,
samtliga belopp angivna i prisnivå 2021-02:

- Staten genom Trafikverket via anslag i nationell plan: 43 500 mnkr

**Medfinansiering och Samfinansiering, 4 400 mnkr, fördelad enligt följande:

- VGR maximalt 2 500 mnkr

Samfinansiering via regional plan för Västra Götalandsregionen 200 mnkr;

- Göteborg 1 000 mnkr
- Borås maximalt 345 mnkr
- Mölndal maximalt 235 mnkr

- Härryda maximalt 120 mnkr
- Bollebygd 0 kr

För åtgärder/anläggningar som inte ingår i Järnvägsobjektet, men som behövs för att åstadkomma välfungerande bytestpunkter vid järnvägens stationer, ansvarar respektive byggnads-/anläggningsägare för finansieringen. Dessa åtgärder/anläggningar kan eventuellt erhålla statliga bidrag eller EU-bidrag, vilket avgörs från fall till fall efter ansökningar och beslut enligt berörda författningar och ordinarie rutiner.

Trafikverket ansvarar för ersätta berörda fastighetsägare enligt gällande författningar och riktlinjer. Bollebygds kommun som fastighetsägare kan således få ersättning men ersättningen beräknas inte få någon större inverkan på kommunens intäkter/budget.

För att förbättra arbetspendlingen i stråket Göteborg-Borås och göra regionen starkare tillsammans ur ett kompetensförsörjningsperspektiv men också för infrastruktur och näringsliv är en ny järnväg ett måste. Avtalet möjliggör för en utbyggnad av järnväg och innebär att mer konkreta planer och åtagande kan startas tillsammans och i respektive kommun.

Kommunfullmäktige fattar slutligt beslut i ärendet.

Förslag till beslut

Arbetsutskottets förslag till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige ställer sig bakom avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås och ger kommunstyrelsens ordförande Ulf Rapp (S) mandat att underteckna avtalet.

Beslutsgång

Ordföranden frågar om förslag till beslut kan antas och finner att så sker.

Beslutsunderlag

- §132 KSAU Avtalsprocess för järnvägsprojektet Göteborg-Borås
- Följebrev, justerat avtalsutkast Göteborg-Borås 240926
- Avtal-ny-järnväg-Göteborg-Borås-slutversion-2024-09-27
- Redogörelse och hantering av synpunkter, avtal Göteborg-Borås 240926
- Regeringsbeslut 2024-09-19 Uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås

Skickas till

Kommunfullmäktige

Paragrafen är justerad