

Karin Björklind, Regionutvecklare
karin.bjorklind@borasregionen.se
Telefon: 0766-08 41 12

Yttrande till Trafikverket
Trafikverket, ärendenummer TRV 2019/1823

Yttrande Samråd 2 Ny stambana Göteborg-Borås

Sammanfattning

Boråsregionen väljer att besvara samrådsremissen för att visa på den enighet som råder kring vikten av en ny stambana mellan Göteborg och Borås i regionen. Boråsregionen arbetar aktivt i samverkan med närliggande kommuner, Västra Götalandsregionen, statliga myndigheter och lokalt, regionalt, nationellt och internationellt näringsliv för en snabb utbyggnad av järnvägskapaciteten mellan Borås och Göteborg.

Boråsregionen står bakom den formulering som är framtagen inom den politiska samrådsgruppen för Göteborg – Borås i samband med samråd 1.

Boråsregionen vill betona följande

- Tidig byggstart och snabb utbyggnad; behovet är stort redan idag
- Restid Göteborg – Borås 35 minuter; för att fler ska välja bort bilresan
- Minimerade barriäreffekter; den nya järnvägen ska ta största möjliga hänsyn till existerande landskapsbild. Boråsregionens kommuner är eniga om att välja bort korridorerna norr om riksväg 40
- Förstärkningsalternativet genomförs; relativt små åtgärder på kust till-kustbanan kan komplettera och utöka resandet med kollektivtrafik i stråket
- Centralt stationsläge i Borås; viktigt för att vara attraktivt för resenärerna
- Fortsatt utbyggnad mot Jönköping och Stockholm via Ulricehamn; järnvägssystemet måste kompletteras för att möjliggöra längre pendlingsresor och binda samman arbetsmarknadsregionerna

Bakgrund

Boråsregionen väljer att besvara samrådsremissen för att visa på den enighet som råder kring vikten av en ny stambana mellan Göteborg och Borås i regionen. Sträckan Göteborg–Borås är en del av ny stambana mellan Göteborg och Stockholm och omfattar cirka 7 mil ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg och snabba regionaltåg. Den nya järnvägen knyter Västsveriges största städer närmare varandra, förbättrar kommunikationerna till Landvetter flygplats och skapar möjlighet för snabbare tågresor mellan Göteborg och Stockholm.

Pendlarna i stråket är i dag hänvisade till buss eller bil, det är flera busslinjer som har en turtäthet på 5 min (ibland till och med 3 min). Detta sammantaget gör att det dagligen passerar ca 1400 bussar på gränsen mot Göteborg med en trängselproblematik i både Korsvägen och Centralenområdet som följd. Möjligheten att utöka busstrafiken finns inte i dagens trafiksystem och förutsättningar för största möjliga samhällsnytta är ett kapacitetsstarkt järnvägsalternativ. Med en modern tågförbindelse kan restiden kortas till 35 minuter från dagens 60 minuter mellan slutstationerna.

Idag är Göteborg, Borås och Jönköping separata arbetsmarknadsregioner. En ny stambana mellan Göteborg och Jönköping förenklar inte bara pendlingen mellan Borås och Göteborg, det gör även att Jönköping integreras i arbetsmarknadsregionen.

Längs stråket Göteborg-Borås pågår sedan ett antal år ett omfattande arbete med att utveckla den regionala samhällsplaneringen. Tillsammans har kommuner och kommunalförbund utarbetat en gemensam målbild för bostadsbyggande, näringslivsutveckling och social hållbarhet i stråket. Det råder full politisk enighet om målbilden och akademi, näringsliv, kommuner och Västra Götalandsregionen är alla involverade i arbetet. En integrerad och utbyggd järnvägstrafik är en förutsättning för att nå målen.

Den nya järnvägskapaciteten ska kunna användas för snabba regionala tåg och fungera som en del av ny stambana. Den ger robust spårbinden direktanslutning till Landvetter flygplats, Sveriges näst största flygplats och ett nav för en stor del av Sveriges näringsliv. Det bör i sammanhanget understrykas att nuvarande arbets- och studiependling mellan Borås och Göteborg är lika stor i båda riktningarna.

I februari 2019 tog Trafikverket och Västra Götalandsregionen tillsammans fram ett samverkansdokument med syfte att klargöra vilka förutsättningar som ska gälla för det fortsatta arbetet med Göteborg-Borås när det gäller stationsorter. Parterna är också överens om att en åtgärdsvalsstudie för stråket Göteborg-Borås ska genomföras (Trafikverket/Västra Götalandsregionen, 2019). Dessutom ska ett underlag för sträckan Jönköping-Borås tas fram för att kunna identifiera korridorer i Borås.

Boråsregionens synpunkter på samrådsremiss 2 för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor

Boråsregionen arbetar aktivt i samverkan med närliggande kommuner, Västra Götalandsregionen, statliga myndigheter och lokalt, regionalt, nationellt och internationellt näringsliv för en snabb utbyggnad av järnvägskapaciteten mellan Borås och Göteborg. Detta ger förutsättning för en samhällsutveckling med lokala, regionala och nationella nyttor, samt bidrar till att öka Sveriges internationella konkurrenskraft.

Målet är att sträckan Borås-Göteborg, som är en del av ny stambana, ska byggas ut i ett sammanhang, vara helt finansierad, samt att anläggningen ska driftsättas under perioden 2035-2040. Med en restid på 35 minuter och ett stationsläge under Landvetter flygplats och vidare via Mölndal uppnås såväl hållbarhet som stora och viktiga samhällsnyttor.

I god tid inför samråd 3 ser Boråsregionen behovet av att kostnadsskillnaden mellan de olika stationsalternativen redovisas samt vad det innebär i förväntad medfinansiering för kommunen. Då kan framtida diskussioner fokusera mer på de alternativ man ser fortsatt bäst löser frågan och som samtidigt kan finansieras.

Boråsregionen står bakom den formulering som är framtagen inom den politiska samrådsgruppen för Göteborg – Borås:

”En tidig byggstart är prioriterat. Den anläggning som är beslutad och finansierad i gällande nationell plan 2018–2029 ska planläggas. Detta innebär att lokaliseringsutredningen Göteborg-Borås ska drivas i enlighet med Trafikverkets positionspapper daterat 2018-10-05, där korridorer utformas och prövas utifrån stationsorterna Mölndal, Landvetter flygplats och Borås.

Vid korridorvalet öster om Mölnlycke bör en framtida station vid Landvetter södra, på bibana alternativt huvudspår, inte omöjliggöras. För att skapa tydlighet i vad som ska planläggas och säkerställa förutsättningar för av Trafikverket redovisad tidplan, ska eventuellt tillkommande station vid Landvetter södra planläggas och finansieras separat.”

I samråd 2 är ett antal korridorer bortvalda och Boråsregionen har inga synpunkter på dessa. Det är däremot bekymmersamt att antalet kvarvarande korridorer är så pass många. Det kan betyda att det blir svårare att välja ut den lämpligaste korridoren inom den satta tidsramen med byggstart 2025-2027.

I kommande handlingar behöver respektive korridor tydligare kopplas till vilka fördelar de har i förhållande till ändamål och projektmålen, på samma sätt behöver skälen till bortval också beskrivas utifrån dessa målbeskrivningar. För detaljerade synpunkter på utredningsområdet och andra detaljfrågor är det respektive kommun som bäst kan bedöma förutsättningarna och komplettera underlaget med ytterligare viktiga fakta.

Ny järnväg Göteborg Borås är Boråsregionens högst prioriterade infrastrukturobjekt.

Boråsregionen vill betona följande:

- Tidig byggstart och snabb utbyggnad
- Restid Göteborg – Borås 35 minuter
- Minimerade barriäreffekter
- Förstärkningsalternativet genomförs
- Centralt stationsläge i Borås
- Fortsatt utbyggnad mot Jönköping och Stockholm via Ulricehamn
- Ett attraktivt stationsläge vid Landvetter flygplats
- Ny järnväg via Mölndal

Tidig byggstart och snabb utbyggnad

En tidig byggstart på sträckan Göteborg-Borås är Boråsregionens främsta prioritering. Banan behövs nu och det är en förväntning från vår sida att byggstart sker i intervallet 2025–2027 enligt positionspaperet. Det är också nödvändig med en snabb utbyggnad för att inte bromsa samhälls- och näringslivsutvecklingen i regionen. Den ger förutsättningar för att vi ska se såväl lokala som regionala och nationella nyttor inom rimlig tid.

Restid Göteborg – Borås 35 minuter

Restiden på den nya stambana mellan Göteborg- och Borås med mellanliggande stationer i Mölndal och vid Landvetter flygplats bör inte vara längre än 35 minuter, vid längre restid riskerar nyttorna med projektet att minska. Restiden beräknas på resenärens hela resa och kräver ett centralt stationsläge i Borås. Det är viktigt att den fortsatta utredningen kan visa och säkerställa att de kvarvarande stationsalternativen kan möjliggöra anslutning vidare mot Ulricehamn/ Jönköping på ett sätt som gynnar utvecklad regional trafik.

Minimera barriäreffekterna, välj bort korridorerna norr om riksväg 40

Lokalisering av den nya järnvägen ska ske med största möjliga hänsyn till existerande landskapsbild och den ska vara så lite barriärskapande som möjligt. Korridorer ska så långt det är möjligt placeras parallellt med riksväg 40 eller annan existerande barriär.



Boråsregionens kommuner är eniga om att välja bort korridorerna norr om riksväg 40. Detta beroende på att det endast är korridor "Bollebygd syd" som möjliggör en framtida kopplingspunkt mellan Kust till-kustbanan och den nya stambanan väster om Bollebygd. Korridorvalet förordas av Bollebygds kommun. Detta tillsammans med att Borås stad väljer bort stationsläget vid Knalleland innebär att de båda kommunerna eniga om att välja bort korridorerna norr om riksväg 40.

Förstärkningsalternativet genomförs - komplettera befintlig järnväg

Boråsregionen ser att förstärkningsalternativet på kust till-kustbanan mellan Göteborg och Borås är nödvändig för att i en framtid kunna erbjuda hållbara resealternativ för resenärer både till och från medlemskommunerna. Att stärka kapaciteten för spårbunden trafik in mot och från Göteborg är nödvändigt eftersom det i dagsläget är förknippat med stora tidstillägg för resenärer med buss- och bil och då speciellt på väg 40 mot Göteborg.

Detta ger en stor effekt på resandet att vid sidan om snabba regiontåg mellan Göteborg-Borås kunna köra tät tågtrafik som stannar lite oftare i övriga orter i stråket. Resandet kan med förstärkningsalternativet i kombination med ny stambana fördubbla antalet kollektivtrafikresor per år.

Boråsregionen vill att förstärkningar på befintliga Kust-till-kustbanan mellan Göteborg och Borås utgör ett komplement till ny stambana och att kopplingspunkten väster om Bollebygd utreds ytterligare och att resultaten kommuniceras med kommunledningen i Bollebygd.

Boråsregionen vill att kopplingspunkten på kust till-kustbanan strax öster om Mölnlycke med den nya stambanan genomförs. Boråsregionen ser att denna koppling möjliggör en effektivare pendling från/till bland annat Mölnlycke, Landvetter och Bollebygd med tåg. Detta skulle i sin tur minska trängseln på riksväg 40 in mot Göteborg och i synnerhet Korsvägen i rusningstid, vilket påverkar in- och utresande från medlemskommunerna.

Centralt stationsläge i Borås

Kommunerna runt Borås ser ett centralt stationsläge i Borås som nödvändigt, detta för att där kunna byta till lokal och regional kollektivtrafik. För att underlätta för byte mellan olika tågbanor är det viktigt med ett stationsläge som möjliggör smidiga bytesmöjligheter till kust-till kustbanan och Älvsborgsbanan. Ett centralt stationsläge ger även Borås stad möjlighet att satsa på en tät och attraktiv stadsmiljö vilket ger en större nytta även för kringliggande kommuner och innebär 1–2 miljoner fler tågresor per år jämfört med ett externt stationsläge. Som framgår i Trafikverkets samrådsunderlag gör också naturen runt omkring det externa stationsläget att det blir svårt för Borås att utveckla staden i geografin där.

Fortsatt utbyggnad mot Jönköping och Stockholm via Ulricehamn

En ny järnväg mellan Sveriges största städer kommer spela en stor roll för Sveriges utveckling och det finns stor potential att öka utbytet mellan regionerna längs med järnvägen. Att låta järnvägen gå via Ulricehamn är ett effektivt sätt att öka nyttan med infrastrukturen.

Ett attraktivt stationsläge vid Landvetter flygplats

För resande från Boråsregionens medlemskommuner behöver det skapas en kollektivtrafiknod i anslutning till den nya stationen som ger attraktiva bytesmöjligheter och hållbara resealternativ. Det är avgörande med ett centralt stationsläge i förhållande till flygplatsens terminal så att en överflyttning kan göras för resenärer mellan olika transportslag. Förflyttning av resor från privatbilism till tågtrafik möjliggörs genom en central placering av tågstationen. I anslutning till tågstationen behöver en bussterminal vara anlagd samt gång- och cykelstråk planeras så att de



kopplar till övriga delar av Airport City. Det övergripande målet är att det skapas intermodalitet för en smidig resa dörr till dörr – det är viktigt att koppla ihop kollektivtrafiken på marken med den i luften. Ett externt stationsläge ger en låg attraktivitet.

Järnvägsdragning via Mölndal

I Trafikverkets positionspapper står det tydligt att Mölndal i fortsättningen ska vara en del av nya stambanor. Positionspapperet tillsammans med funktionsutredningen ligger till grund för det samverkansdokument som Trafikverket och Västra Götalandsregionen skrev på tillsammans inför nystarten av arbetet med ny järnväg Göteborg – Borås. Trafikverket skrev i samband med samråd 1 även på ett ställningstagande där det klargörs att ny järnväg ska dras via Mölndal.

En station i Mölndal är viktig, då många som använder järnvägen inte har slutdestination centrala Göteborg. En station i Mölndal tar också upp resenärer från hallandshållet och ger förutsättningar att nå Landvetter flygplats med tåg. Utformning av stationsläge bör ske i nära samverkan med Mölndals stad för att möjliggöra en gynnsam stadsutveckling. Alternativet Raka vägen bör utgå. För resande till och från Boråsregionens medlemskommuner ger en station i Mölndal en utökad möjlighet arbeta och studera i en större arbetsmarknadsregion och att resa mer hållbart.

Regeringens uppdrag till Trafikverket

2020-06-25 gav regeringen Trafikverket ett uppdrag om nya stambanor för höghastighetståg. Det handlar om att redovisa uppdaterade och kompletterande uppgifter angående nya stambanor inom en total investeringsram på 205 miljarder kronor, i 2017 års prisnivå. Detta uppdrag ska redovisas 2021-02-28. Delredovisning 2020-08-31 ger en indikation på att den regionala nyttan riskerar att få stå tillbaka för systemlösningen.

Det är viktigt att detta uppdrag inte påverkar arbetet med nya stambana Göteborg-Borås och att det arbetet fortsätter enligt beslut om nationell transportinfrastrukturplan för åren 2018-2029. Den regionala nyttan återspeglas även i en nationell nytta, vilket behöver inkluderas i utvärderingar av ny stambana.