



Handläggare

Lars Carlsson | Samhällsplanerare
073-464 71 10 | lars.carlsson@bollebygd.se
|

Dnr : **KS2020/261-3**

Remissyttrande ÅVS Kust till kust-banan Göteborg-Borås (Trafikverket, ärende 2019/287766)

Ärendet

Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) studerar stråket Göteborg–Borås och är trafikslagsövergripande vilket innebär att både väg- och järnvägstrafik samt person- och godstrafik inkluderas. Detta för att få en så heltäckande bild av stråket som möjligt. Både dagens behov, framtida behov och anspråk på personresor och godstransporter mellan stråkets ändpunkter samt inom stråket ingår i uppdraget.

I studien sammanförs behov och problem för interregionala transporter med regionala och lokala behov och problem. Dagens resor och transporter studeras i kombination med befintligt trafikutbud vilket även ger möjlighet att identifiera möjligheter till arbetsmarknadsförstoring.

Syftet med åtgärdsvalsstudien för stråket Göteborg–Borås är att besvara vilken roll det befintliga transportsystemet ska spela efter färdigställandet av Götalandsbanan. I samförstånd med Bollebygds kommun och övriga berörda aktörer ska kombinationer av trafikslagsövergripande åtgärder föreslås.

Denna rapport berör delen Göteborg-Borås och utgör huvudrapporten för ÅVS stråket Göteborg-Borås (TRV 2019/287766). Studien genomförs av Norconsult på uppdrag av Trafikverket Region Väst. Även Trafikverkets kapacitetscenter

har medverkat i framtagande av trafikeringsupplägg och analyser av dessa.

Åtgärdssvalstudien har varit öppen för synpunkter mellan 16 november 2020 och 23 november 2020. Den korta svarstiden innebär att yttrandet är framtaget i samförstånd med kommunstyrelsens arbetsutskott men är inte förankrat i kommunstyrelsen.

Bedömning av ärendet

Ny översiktsplan för Bollebygds kommun är för närvarande ute på samråd.

Översiktsplanen förväntas bli antagen runt årskiftet 2021/2022 och ersätter då ÖP2002.

Rapportens problembeskrivning (punkt 5.1) bör kompletteras med en formulering som beskriver Boråsbanans lokalisering. Att järnvägssträckan mellan Bollebygd och Göteborgs centralstation är cirka sju kilometer längre än riksvägen mellan samma resmål är ett övergripande problem ifall mer tidseffektiva resmöjligheter enligt punkt 4.1 skall skapas.

De regionala målen och anspråken som nämns under punkt 4.2.1 innehåller bland annat en fördubbling av kollektivtrafikresandet mellan 2006 och 2025 samt ett tredubblat resande med järnväg under samma period. Ett utpekat stråk är Göteborg-Borås. Bollebygds kommun vidhåller att åtgärdsförslaget gällande kopplingspunkt mellan Kust till kust-banan och Götalandsbanan väster om Bollebygds tätort bör bedömas mer utförligt i planeringsunderlaget med tillhörande kostnadsberäkning. Studiens avståndstagandet gällande kopplingspunkt bör redovisas med hänsyn till samhällsnytta (lokal/regional) och efterlevnaden av hållbarhetsmål.

Gällande trafikuppläggen ser Bollebygds kommun svårigheter att stödja något av förslagen fullt ut. Trafikuppläggen kräver vidare samverkan med Västtrafik och SJ för att kunna realiseras. De viktigaste förändringarna sker genom förbättringsåtgärder i infrastrukturen. I första hand är Bollebygds kommun

fortsatt intresserat av en kopplingspunkt mellan Götalandsbanan och Kust till kust-banan. Den näst viktigaste åtgärden för Bollebygds kommun är station i Olsfors för att öka invånarantalet, vilket är i linje med kommande översiktsplan. Med station ökar Olsfors attraktionskraft i form av intresse för nya bostäder och verksamheter. Bollebygds kommun ser positivt på partiellt dubbelspår mellan Olsfors och Hultafors. Stationsupprustningen i Bollebygd bör även innehålla anläggande av ett mötesspår.

Landvetter Flygplats som framtida bytesstation för resor mellan Bollebygd och Göteborg/Mölndal anser Bollebygds kommun i första hand är ett alternativ för att stärka kopplingen under lågtrafik. Direktförbindelser bör fortsatt vara norm.

Formuleringen "För Bollebygd och Borås kommun utgör den egna kommunen den största arbetsmarknaden, se *Tabell 2.*" kan lätt misstolkas som att Bollebygd har en stor dagsbefolkning. Bollebygd är i dagsläget en utpendlingskommun, vilket siffran 3267 personer i ovan nämnda tabell styrker. Det innebär att en tredjedel av befolkningen pendlar till annan kommun, utan att den omfattande studiependlingen är inräknad. Bollebygd har ingen gymnasieskola utan är beroende av andra kommuner för att tillgodose detta behov.

Tabell 3 visar restider mellan Bollebygd och Mölndal, vilket är en resmålskombination som inte ryms inom Boråsbanans trafikupplägg idag då station saknas inom Mölndals kommun. Tabell 2 visar att resandeutbytet mellan Mölndal och Bollebygd är väldigt lågt. Av dessa anledningar ställer sig Bollebygds kommun frågande till syftet med destinationsvalen i tabell 3.

Bollebygds kommun finner det olyckligt att svarstiden på ett så omfattande projekt som denna åtgärdsvalsstudie är endast sju dagar, vilket omöjliggör önskad politisk förankring. Det mottagna underlaget är förvisso inte slutgiltig version, men Bollebygds kommun vill likväl framföra kritik riktad mot produktkvaliteten. Studien känns forcerad med avsaknad av tydlig röd tråd

mellan syften, målbilder, åtgärder och konsekvenser. Avvägningen mellan kommunala intressen, mellankommunala intressen och riksintressen är obalanserad, vilket skapar svårigheter att få grepp om vare sig positiva och negativa konsekvenser för Bollebygd och samspelet mellan Bollebygd och övriga intressenter.

Bedömningsunderlag

- Åtgärdsvalsstudie Stråket Kust till kust Göteborg–Borås, granskningshandling upprättad 2020-11-13 (TRV 2019/287766, KS2020/261-1).
- Justeringar och information gällande utskickad version av ÅVS-rapport (KS2020/261-2).

Skickas till

Kommunstyrelsen (meddelande), Trafikverket

BOLLEBYGDS KOMMUN