

## AVSIKTSFÖRKLARING OM SAMVERKAN

**Avsiktsförklaring om samverkan, samarbete och samplanering gällande fortsatt planering och genomförandet av Göteborg–Borås, en del av nya stambanor.**

**Version: Slutversion, daterad 2022-03-11**

Part	Diarienummer	Part	Diarienummer
Västra Götalandsregionen		Swedavia AB	
Göteborgsregionen (GR)		Bollebygds kommun	
Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund		Borås Stad	
Göteborgs Stad		Trafikverket	TRV 2022/30716
Mölnads stad			

### § 1 Samarbetsparter

Västra Götalandsregionen (VGR), org.nr. 232100-0131, Regionens hus, 405 44 Göteborg

Göteborgsregionen (GR), org.nr. 222000-0265, Box 5073, 402 22 Göteborg

Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund, org.nr. 222000-1008, 506 30 Borås

Göteborgs Stad, org. nr. 212000-1355, 404 82 Göteborg

Mölnads stad, org.nr. 212000-1363, 431 82 Mölndal

Swedavia AB, org.nr. 556797-0818, 190 45 Stockholm-Arlanda

Bollebygds kommun, org.nr. 212000-2973, 517 83 Bollebygd

Borås Stad, org.nr. 212000-1561, 501 80 Borås

Trafikverket, org.nr. 202100-6297, 781 89 Borlänge

### § 2 Samlad målformulering

Nya stambanor för sträckorna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö är ett omfattande och långsiktigt samhällsbyggnadsprojekt, som omfattar både nationella och regionala mål.

Trafikverket har fattat beslut om syfte och övergripande mål för de nya stambanorna samt om ändamål för respektive etapp. Ny järnväg mellan Göteborg–Borås ska:

- Vara del av nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö,
- Tillföra betydande kapacitet och robusthet till Västsveriges järnvägssystem för att möjliggöra punktliga och effektiva tågresor för människor och näringsliv,
- Ge väsentligt kortare restider med tåg mellan Göteborg och Borås,
- Genom ökad tillgänglighet med tåg skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion och en hållbar regional utveckling,

Avsiktsförklaring om samverkan gällande planering och genomförande av  
Göteborg–Borås, en del av nya stambanor.  
Slutversion 2022-03-11.

- Genom ökad tillgänglighet till Landvetter flygplats bidra till förbättrade möjligheter att nå internationella noder och marknader,
- Främja hållbara resor i stråket Göteborg–Borås.

Västra Götalandsregionen beskriver i *Funktionsutredning för tågstråket Jönköping–Borås–Göteborg år 2050* (nedan benämnd *Funktionsutredningen*) både mål och önskvärt trafikutbud för den regionala tågtrafiken i stråket.

Bland målen märks bland annat:

- Kollektivtrafikens marknadsandel i stråket ska öka till 33 procent, och för resor till Landvetter flygplats till 40 procent.
- Restidskvoten tåg/bil ska vara 0,8 mellan Borås och Göteborg och restiden med regiontåg mellan Borås central och Göteborg central ska för samtliga turer inte överstiga 35 minuter.
- Minskad trängsel i Göteborg. Detta genom att skapa ett attraktivt tågresande i stråket, med bland annat sträckning via Mölndal, taktfast tidtabell för regiontågen samt att hög turtäthet eftersträvas där det finns ett stort resandeunderlag, snarare än långa tåg med många sittplatser.

Göteborgs stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Marks kommun, Bollebygds kommun, Borås stad, Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund och Göteborgsregionens kommunalförbund har i *Stråket Göteborg–Borås Målbild 2035*, formulerat en gemensam inriktning för en framtida hållbar regional struktur i stråket Göteborg–Borås. I målbilden betonas att den nya järnvägen skapar en struktur som knyter ihop stråket i ett sammanlänkat transportsystem, där samhällena i stråket har hög tillgänglighet och hela resan fungerar effektivt. Den nya järnvägen, tillsammans med Kust till kustbanan, skapar förutsättningar för en gemensam arbetsmarknadsregion, hållbart resande och livskraftiga städer och orter.

### § 3 Nuläge och bakgrund

Regeringen gav i juni 2021 Trafikverket i uppdrag att upprätta ett förslag till en trafikslags-övergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. I direktivet för åtgärdsplaneringen framgår bland annat att regeringens mål är att nya stambanor ska färdigställas och att utbyggnaden ska genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. De etapper av de nya stambanorna som ingår i innevarande plan (Ostlänken, Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund) ska genomföras och samtliga etapper av nya stambanor ska ingå i Trafikverkets förslag. Trafikverket lämnade i november 2021 sitt förslag till nationell plan för perioden 2022–2033. Regeringen förväntas fastställa ny nationell plan under första halvan av 2022.

I den nationella planen för transportsystemet 2018–2029, som fastställdes av regeringen i maj 2018, ingår Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, som en namngiven investering. I sitt positionspapper *PM Nya stambanor – en ny generation järnväg* (TRV 2019/29684), från oktober 2018, beskriver Trafikverket ställningstaganden och beslut för hur arbetet med de nya stambanorna mellan Stockholm och Göteborg/Malmö ska drivas vidare.

I februari 2019 tecknades mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen ett samverkansdokument, med syftet att klargöra förutsättningarna för det fortsatta samarbetet. Utgångspunkterna var i första hand Trafikverkets positionspapper och Västra Götalandsregionens *Funktionsutredning för tågstråket Jönköping–Borås–Göteborg år 2050*. I samverkansdokumentet framgår att det är Mölndal, Landvetter flygplats och Borås som ska utredas som stationslägen i lokaliseringsutredningen för ny stambana Göteborg–Borås.

Avsiktsförklaring om samverkan gällande planering och genomförande av  
Göteborg–Borås, en del av nya stambanor.  
Slutversion 2022-03-11.

Vidare framgår att stationslägen i Mölnlycke, Landvetter Södra och Bollebygd skulle prövas utifrån nya stambanors ändamål och trafikering. I ett efterföljande ställningstagande (TRV 2019/139221) framgår att Trafikverkets bedömning är att de nyttor som uppstår med ytterligare stationer på ny stambana Göteborg–Borås, inte uppväger de nackdelar som det medför sett till nya stambanors ändamål och trafikering. Ytterligare stationer skulle medföra längre restider, sämre förutsättningar till en attraktiv tidtabell och sämre robusthet.

På regional nivå har ny järnväg mellan Göteborg–Borås direkt koppling till flera strategiska dokument. Specifikt bör nämnas *Målbild Tåg 2035* (VGR, 2013), *Funktionsutredning för tågstråket Jönköping–Borås–Göteborg år 2050* (VGR, 2016) samt *Stråket Göteborg–Borås Målbild 2035*, en mellan GR, Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund och kommunerna längs stråket gemensam inriktning för en framtida hållbar regional struktur (GR, 2020).

## § 4 Planering och genomförande av Göteborg–Borås, en del av nya stambanor

I april 2021 presenterade Trafikverket en samrådhandling för den för Göteborg–Borås genomförda lokaliseringsutredningen, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. I utredningen föreslår Trafikverket ett lokaliseringsalternativ med rangordnade korridorer samt stationslägen för Göteborg–Borås, en del av nya stambanor.

Trafikverkets sammanvägda bedömning visar att det högst rangordnade lokaliseringsalternativet (benämnt *Rangordnat alternativ 1 – föreslagen lokalisering*) är korridor Mölnlycke, med station i Mölndal (M1) och station i tunnel under Landvetter flygplats (L1). Öster om flygplatsen följer korridoren riksväg 40 och passerar söder om Bollebygd (korridor Bollebygd Syd). I Borås inkluderar det högst rangordnade alternativet (korridor Osdal/Borås C) ett externt stationsläge på huvudbanan vid Osdal samt en bibana för regionalståg Göteborg–Borås vid Borås central (B11A).

I februari 2022 godkände länsstyrelsen i Västra Götalands län den för Göteborg–Borås upprättade miljökonsekvensbeskrivningen med bilagor. Under första halvåret 2022 genomförs granskning och beredningsremiss, inför att Trafikverket planerar för att beslutsunderlag om tillåtlighet för ny stambana Göteborg–Borås, med förslag till val av lokaliseringsalternativ, ska kunna skickas till regeringen omkring sommaren 2022.

Efter avslutande granskning av lokaliseringsutredningen tar Trafikverket i nästa steg fram järnvägsplaner, enligt lag om byggande av järnväg. Detta sker parallellt med regeringens tillåtlighetsprövning och i följande etapper och ordning:

1. Järnvägsplan Almedal–Mölndal
2. Järnvägsplan Borås
3. Järnvägsplan Bollebygd

Härryda kommun har tydliggjort att man inte ställer sig bakom Trafikverkets förslag till lokalisering och att man för närvarande inte kan underteckna denna avsiktsförklaring. Järnvägsplan/er som berör Härryda kommun bedöms kunna påbörjas först efter ett regeringsbeslut om tillåtlighet. Detta gäller även det utredningsarbete som beskrivs i § 5 punkt 4. Under tiden kommer dialogen att fortgå med Härryda kommun, se vidare § 6.

Total byggtid för Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, bedöms utifrån nuvarande kunskap till omkring 10 år.

## § 5 Avsiktsförklaringens syfte och omfattning

Parterna har en gemensam ambition om att möjliggöra en effektiv planering, en snar byggstart och ett effektivt genomförande av Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, samt att optimera projektets nyttor och begränsa de eventuella negativa effekterna.

Parterna har därför enats om gemensamma utgångspunkter och intentioner avseende samarbete, samverkan och samplanering, vilket är en avgörande förutsättning för att genomföra Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, på ett sätt som ger hög måluppfyllelse för samtliga parter utifrån vad som beskrivs i § 2 *Samlad målformulering*.

Syftet med denna avsiktsförklaring är att tydliggöra förutsättningarna för den fortsatta samverkan och därigenom skapa långsiktiga och stabila planeringsförutsättningar för samtliga parter. Parterna är överens om att:

1. Befintliga samarbetsgrupper inom ny stambana Göteborg–Borås ska leva kvar och vidareutvecklas, både på politisk nivå (benämnd *Politisk samrådsgrupp Göteborg–Borås*) och tjänstepersonnivå (benämnd *Tjänstepersonsgrupp*).
2. Fortsatt planering av Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, ska ske enligt det lokaliseringsalternativ som benämns *Rangordnat alternativ 1 – föreslagen lokalisering* och som sammanfattas under § 4.
3. Gemensamt verka för att byggstart inom planlagt område av ny stambana Göteborg–Borås ska kunna ske under perioden 2025–2027, förutsatt att förutsättningar finns för planläggning längs hela sträckan. Ytterligare förutsättningar för byggstart är att regeringen ger Trafikverket tillåtlighet att bygga järnvägen inom den föreslagna järnvägskorridoren; att järnvägsplanen för minst en etapp (se § 4), och detaljplaner som påverkas av den järnvägsplanen, har vunnit laga kraft samt att, i förekommande fall, medfinansierings- och genomförandeavtal är tecknade mellan berörda parter. Därtill krävs byggstartsbeslut från regeringen.
4. När förutsättningar finns låta påbörja planlägningsprocessen för att etablera en anslutning mellan den befintliga Kust till kustbanan och den nya stambanan Göteborg–Borås, utan att på ett negativt sätt påverka framdriften och framtida trafikering inom Göteborg–Borås. Denna anslutning är ett avgörande första steg, för att möjliggöra en stegvis kapacitetsutbyggnad enligt det så kallade förstärkningsalternativet och därigenom uppfylla målen i *Funktionsutredningen* för stråket Göteborg–Borås. Med åtgärderna i förstärkningsalternativet kan tillskapas kapacitet för kvartstrafik på Kust till kustbanan i relationen Göteborg–Mölnlycke och Landvetter tätort och halvtimmestrafik till stationer österut till Borås. Därtill skapas en direktkoppling mellan Kust till kustbanan och nya stambanan till/från Mölndal och fortsatt via Västlänken till/från stora delar av centrala Göteborg. Utredningen genomförs av Trafikverket och finansieras genom regional plan för transportinfrastrukturen i Västra Götaland, enligt beslut i regionstyrelsen i oktober 2021. Utredningen behöver ske tidsmässigt samordnat med järnvägsplan/er som berör Härryda kommun.
5. Gemensamt verka för en effektiv planlägningsprocess för Göteborg–Borås, en del av nya stambanor. I detta behöver kommunerna och Trafikverket ha en nära samverkan och med god framförhållning gemensamt organisera och planera för arbetet med de detaljplaner som påverkas av respektive järnvägsplan. Berörda detaljplaner behöver vara antagna för att järnvägsplaner ska kunna fastställas.

6. Möjliggöra kommunal bebyggelseplanering under den fortsatta planläggningsprocessen, detta genom dialog och genom att i möjligaste mån stegvis avgränsa utredningsområdet för Göteborg–Borås, en del av nya stambanor. En ytterligare avgränsning av det utpekade riksintresset för ny stambana Göteborg–Borås (PM från september 2021, TRV 2020/123470) kommer att göras i samband med att beslutsunderlag om tillåtlighet, med förslag till val av lokaliseringsalternativ, skickas till regeringen.
7. I den fortsatta planläggningsprocessen i möjligaste mån optimera markanvändningen avseende järnvägens utbredning för Göteborg–Borås och kommunala utvecklings- och bebyggelsemöjligheter, samt i förekommande fall för ytor för tåguppställning. Optimering sker i första hand genom den dialog mellan programmet Göteborg–Borås och respektive samarbetspart som benämns *Kommunmöten*.
8. Planera så att stationslägena utvecklas till attraktiva och effektiva noder som möjliggör intermodalitet mellan hållbara transportslag samt att hållbara och effektiva transporter till och från stationerna blir möjliga. Resenären ska vara i fokus, så att en attraktiv och tillgänglig helhetslösning för hela resan skapas. Stationsutformningen innebär en komplex process och berör flera aktörers ansvarsområden, där Trafikverket ansvarar för järnvägens kärnfunktion. För att optimera mellan nyttor och kostnader krävs i dessa processer en särskilt nära samverkan och god förståelse för de olika aktörernas ansvarsområden och sambanden mellan dessa.
9. Gemensamt verka för att de av Göteborg–Borås eventuella negativa effekter avseende miljö och hälsa samt landskap kan begränsas, detta i enlighet med gällande lagar, regler och riktlinjer samt med utgångspunkt i det som i miljöbalken benämns rimlighetsavvägningen eller skälighetsregeln. Parterna behöver även gemensamt planera och vidta åtgärder för att begränsa eventuella negativa effekter under byggtiden.
10. Gemensamt verka för att kommunikation som berör Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, kan ske utifrån gemensamt framtagna budskap och en gemensam målbild. Kommunikation behöver ske proaktivt och med hög transparens. Befintligt kommunikatörsnätverk inom Göteborg–Borås ska leva kvar och vidareutvecklas.

## § 6 Förutsättningar för avsiktsförklaringens giltighet

Denna avsiktsförklaring om samverkan gäller från och med dagen för undertecknandet av samtliga parter och är giltig förutsatt att Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, ingår i den av regeringen fastställda trafikslagsövergripande nationella planen för utvecklingen av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Om parterna inte kommer överens om annat, gäller denna avsiktsförklaring fram till att Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, öppnar för trafik.

Inför att det fortsatta planeringsarbetet enligt denna avsiktsförklaring kan återupptas i Härryda kommun, kommer Härryda kommun att erbjudas att vara part i avsiktsförklaringen.

Denna avsiktsförklaring ska inte anses utgöra ett legalt bindande avtal och parts underlåtelse att fullgöra vad som i övrigt stadgas här i ska inte medföra någon skadeståndsskyldighet. Parterna är införstådda med att ändringar i denna avsiktsförklaring, liksom ytterligare överläggningar angående innehållet i densamma, kan bli nödvändiga. Eventuella ändringar och tillägg till denna avsiktsförklaring gäller endast om de är skriftliga och undertecknade av samtliga parter.

## Avsiktsförklaring om samverkan undertecknad av

Denna avsiktsförklaring om samverkan har upprättats i nio (9) likalydande exemplar, varav parterna tagit var sitt.

\_\_\_\_\_  
*Ort och datum*

\_\_\_\_\_  
*Ort och datum*

\_\_\_\_\_  
*För Trafikverket*

\_\_\_\_\_  
*För Västra Götalandsregionen*

\_\_\_\_\_  
*Ort och datum*

\_\_\_\_\_  
*Ort och datum*

\_\_\_\_\_  
*För Göteborgsregionens  
kommunalförbund*

\_\_\_\_\_  
*För Boråsregionen Sjuhärads  
kommunalförbund*

\_\_\_\_\_  
*Ort och datum*

\_\_\_\_\_  
*Ort och datum*

\_\_\_\_\_  
*För Göteborgs Stad*

\_\_\_\_\_  
*För Mölndals stad*

\_\_\_\_\_  
*Ort och datum*

\_\_\_\_\_  
*Ort och datum*

\_\_\_\_\_  
*För Swedavia AB*

\_\_\_\_\_  
*Ort och datum*

\_\_\_\_\_  
*Ort och datum*

\_\_\_\_\_  
*För Bollebygds kommun*

\_\_\_\_\_  
*För Borås Stad*