

Ny järnväg Göteborg-Borås, västsvenskt ställningstagande

I Västsverige finns ett mycket konkurrenskraftigt och framgångsrikt internationellt näringsliv med starkt fokus på forskning och utveckling. Investeringarna är i nivå med de regioner i världen som satsar mest på FoU och företagen har stark regional förankring. En större arbetsmarknad stärker dessa företags förutsättningar än mer och gör det högst sannolikt att de effekter vi ser av det som kallas regionförstoring blir verklighet också här. Att det är viktigt för Sverige som helhet är en självklarhet.

Västra Götalandsregionen och kommunerna i stråket framhåller vikten av utbyggd kapacitet mellan Västsveriges två största städer, Borås och Göteborg, samt vikten av att den nya järnvägen också kan användas för arbetspendling mellan fler orter i stråket

Den nuvarande Kust till kustbanan är enkelspårig och underdimensionerad i förhållande till resbehovet i stråket. Det är också viktigt att avlasta väg 40 in mot Göteborg och avlasta Göteborgs gatunät från bilar och bussar. Redan idag uppgår antalet bussar i stråket mot Göteborg till cirka 1 150 st dagligen. Stora tillväxteffekter kan nås genom att koppla samman tätorterna i stråket med varandra och med en koppling till Landvetter flygplats stärks hela Västsverige.

Tidigt i Sverigeförhandlingen enades kommunerna och regionen i stråket kring en funktionsutredning för Stråket Göteborg-Borås och vidare mot Ulricehamn-Jönköping-Stockholm. Funktionsutredningen har sedan dess varit utgångspunkt för de gemensamma ställningstaganden som gjorts genom åren, nu senast positionspapperet från 10:e februari 2023.

I december 2022 fick Trafikverket uppdrag av regeringen att utreda alternativa förslag till järnvägsutbyggnad i stråket Göteborg-Borås. Trafikverket har i utredningen studerat sex olika alternativ där främst två alternativ (alt 2b och 4a) har diskuterats inom stråksamverkansgruppen.

De västsvenska parterna är nu eniga om ett något justerat alternativ till de olika diskussions- och utredningsförslag som har förts fram inom ramen för befintliga samrådsgrupper. Arbetet har syftat till att nå en kompromiss som gynnar alla inblandade parter. Kompromissförslaget utgör grunden för ett utbyggt järnvägsnät österut, bidrar till en mer effektiv regional pendling, möjliggör utveckling av flera tätorter längs stråket och påverkar såväl kostnader som tidsplanering minimalt. Parterna har tagit stor hänsyn till Trafikverkets omfattande utredningsarbete och regeringens nya direktiv. Av de alternativ som Trafikverket utrett har stråksamverkansgruppen nu enats kring ett alternativ som är i linje med funktionsutredningen och positionspapperet.

För att åstadkomma ovanstående föreslår vi följande förslag:

1. Västra Götalandsregionen har med stöd av samtliga kommuner i länet vid de senaste två revideringarna av nationell transportinfrastrukturplan haft som högsta prioritet utbyggd järnvägskapacitet mellan Västsveriges två största städer, Borås och Göteborg. Parterna ser det som viktigt att utbyggnad av järnvägen fortsatt prioriteras och tillräckligt med medel avsätts för en snabb och effektiv hantering.
2. Parterna är eniga om att projektet måste möjliggöra en fortsatt utbyggnad öster om Borås Stad.

3. Parterna är eniga om att ett nytt stationsläge ska anläggas i centrala Mölnlycke. En förutsättning är att stationen har minst fyra spår, vilket innebär att framtida fjärtrafik och regionala direkttåg kan passera utan uppehåll.
4. Parterna är eniga om att inget stationsläge bör anläggas i Landvetter tätort. Banan ska dock förberedas för ett eventuellt och framtida stationsläge i Landvetter Södra, vilket kräver fyrspårslösning.
5. Parterna är eniga om att ett attraktivt terminalnära stationsläge under Landvetter flygplats ska anläggas med fyrspårslösning för att möjliggöra förbigångslösning för framtida fjärtrafik och regionala direkttåg utan uppehåll.
6. Parterna är eniga om att järnvägsutbyggnaden ska utformas på ett sådant sätt att en framtida station i Bollebygds kommun är möjlig att anlägga. Detta innebär att banan behöver förberedas genom att fyrspårslösning används på lämplig plats längs den berörda sträckan.
7. Parterna är eniga om att restiden 35 minuter mellan Göteborgs centralstation och Borås centralstation i högsta möjliga mån ska upprätthållas. Därför är kommunernas gemensamma inriktning att tåg mellan Göteborg och Borås i huvudsak ska prioriteras, och detta särskilt i rusningstrafik.
8. En station i Mölndal skapar bäst förutsättningar för att tillvarata Västlänkens möjligheter, samt öppnar upp för en utvidgad arbetsmarknad mot Halland och Skåne. I alternativet ingår Mölndals station och parterna ser Mölndal med dess centrala funktion i ett växande storstadsområde som avgörande för fortsatt utveckling.
9. Parterna är eniga om ett krav att planläggningsprocessen för delsträckan Almedal-Mölndal, inklusive Mölndals station, genomförs enligt Trafikverkets pågående tidplan. En ytterligare tidsförskjutning av delsträckans byggstart kommer också innebära att Mölndals stad fördröjer möjligheten att bygga ut Pilekrogens uppställningsbangård under tiden. Utbyggnaden är nödvändig för att uppnå full effekt av Västlänkens trafikeringskapacitet och utökad regional arbetspendling. Sträckan Almedal-Mölndal är också en del av Västkustbanan och en viktig komponent för utökad fjärrtågtrafik mellan Halland/Skåne och Göteborgsregionen.
10. Parterna ser det som viktigt att Kust till kustbanans framtida funktion säkerställs då den fyller tydlig funktion både för gods och för fortsatt lokaltrafik.

Det förslag som vi har enats kring har en geografisk sträckning där banan går via och har station i Mölnlycke centrum. Vi ser att fler orter längs med stråket på lång sikt kan bli aktuella för stationer och därför ska banan anläggas så att stationer möjliggörs för Landvetter Södra och i Bollebygd. Funktionen för stråket ska säkerställa attraktivitet för både en lokal pendeltågstrafik såväl som snabbare region- och på sikt storregionaltrafik och på lång sikt fjärtrafik. Det innebär att de stationer som ska byggas i Mölndal, Mölnlycke och Landvetter flygplats eller möjliggöras (Landvetter Södra och Bollebygd) behöver kunna tillåta passage av

tåg som inte ska stanna på stationen. Den av Trafikverket föreslagna stationen i Landvetter samhälle är inte aktuell då dess placering lokalt i Landvetter samhälle inte är gynnsam för arbetspendling, dock kan vändspår bli nödvändigt för en effektiv trafikering av Mölnlycke station. Det avgörande argumentet för Västsveriges förslag till järnvägsutbyggnad är att arbetspendlingen kan växa tillsammans med att stråket växer.

Vår mening är att förslaget skapat enighet i Västsverige om de delar av nationell plan som berör kommunerna och därmed väsentligt förbättra möjligheterna till full finansiering och relativt skyndsam byggstart. Fullt genomfört skulle förslaget innebära att Göteborgs arbetsmarknadsregion växer, Borås arbetspendling effektiviseras, Härryda kommun tillförs viktiga kvaliteter och hela Västra Götaland knyts ihop.

Nedanstående parter ställer sig enigt bakom detta förslag och vill samtidigt påtala vikten av att järnvägen byggs ut så fort som möjligt.

Västra Götalandsregionen

Göteborgs Stad

Mölnbäck stad

Härryda kommun

Marks kommun

Bollebygds kommun

Borås Stad

Swedavia

Göteborgsregionens kommunalförbund

Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund