

**Skrivelse till Trafikverket Region Väst**

Datum 2024-02-01

Diarienummer RS 2024-00427

Trafikverket

Jörgen Einarsson

jorgen.einarsson@trafikverket.se

## Västra Götalandsregionens återrapport av uppdrag att leda process om alternativ för utbyggnad av järnvägen mellan Göteborg och Borås

### Bakgrund och VGR:s uppdrag

Under våren 2023 utredde Trafikverket ett antal olika alternativ för utbyggnad av järnvägen mellan Göteborg och Borås i enlighet med regeringens uppdrag från december 2022.

I juni 2023 enades Västra Götalandsregionen (VGR) tillsammans med kommunerna i stråket, de två berörda kommunalförbunden samt Swedavia om ett ställningstagande innehållande krav på den nya järnvägens genomförande och funktioner i tillägg till Trafikverkets utredning.

Trafikverket fick sedan i oktober 2023 i uppdrag av regeringen att återstarta planering för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg Borås, där det också poängteras att Trafikverket ska beakta genomförbarhet utifrån regionala och lokala ståndpunkter som det råder en bred samsyn kring och att objektets totala kostnad för staten inte får överstiga det ursprungliga objektets totala kostnad.

Trafikverket konstaterade att parternas ställningstagande från juni 2023 i sin helhet inte uppfyller de krav som en planläggningsprocess kräver, men öppnade för dialog med parterna i stråket under hösten 2023 för att försöka hitta den breda samsyn om utformningsalternativ som regeringen efterfrågar i sitt uppdrag.

**Trafikverket bad därför Västra Götalandsregionen att leda en fortsatt process med parterna i stråket för att skapa bred samsyn kring genomförbara lösningar och finansiering av ny järnväg mellan Göteborg och Borås.**

### Process hösten 2023

Under hösten 2023 har VGR, kommunerna och kommunalförbunden i stråket (Göteborgs Stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Bollebygds kommun, Borås Stad, Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund och Göteborgsregionens kommunalförbund) tillsammans med Trafikverket arbetat fram tre principlösningar (princip X, Y, Z) som bedömdes vara genomförbara och till stora delar uppfyllde parternas gemensamma ställningstagande från våren 2023. Principlösningarna skiljer sig åt och är alla i någon del kompromisslösningar för att hitta fram till en gemensam prioritering.

Ett antal dialogmöten har hållits i en mindre politisk gruppering med företrädare för VGR, kommunerna och kommunalförbunden i stråket med ambition att undersöka om det skulle gå att få samsyn kring någon av de tre

principlösningarna. Det som tydligast har påverkat diskussionerna har varit principlösningarnas kostnadsnivå utöver den av regeringen fastlagda statliga finansieringen, vilken tidsfördröjning som skulle uppstå i planeringsprocessen av de olika principlösningarna samt de olika principlösningarnas påverkan i Mölnlycke samhälle (trafikeringsmöjligheter och fysiska konsekvenser av banddragning).

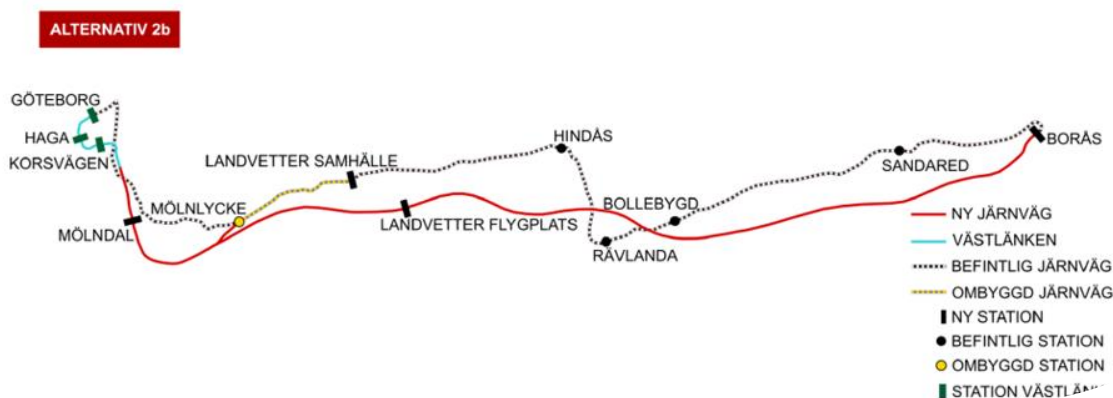
### Västra Götalandsregionens samlade bedömning

VGR finner att höstens dialogmöten har mynnat ut i följande prioriteringar:

- att planeringen för ny järnväg Göteborg-Borås ska fortsätta utan omtag kring lokalisering som tar ytterligare flera år
- att säkerställa möjlighet till framtida fjärrtågtrafikering
- att välja ett så kostnadseffektivt alternativ som möjligt, det vill säga hålla nere medfinansieringen

VGR konstaterar att samtliga parter i stråket utom Härryda kommun står bakom dessa prioriteringar. Härryda kommun gör en annan prioritering genom sitt ställningstagande att huvudbanan ska dras via Mölnlycke station.

Prioriteringarna kan bäst uppfyllas genom det som kallas Alternativ 2b i Trafikverkets uppdragsredogörelse våren 2023 (se figur) med ett tillägg i form av fyrspårlösning under Landvetter flygplats för framtida fjärrtågtrafikering. Alternativ 2b ryms enligt Trafikverket inom den statliga finansieringsramen och medfinansiering kommer då endast krävas för tillägget i form av fyrspårlösning under Landvetter flygplats. Härryda kommun har meddelat att man inte ser ett behov av station i Landvetter samhälle, vilket är ett exempel på detaljer som behöver klaras ut i ett kommande medfinansieringsavtal.



Med ny järnväg Göteborg - Borås enligt ovan beskrivna förslag kommer restiden förkortas väsentligt och kollektivtrafikresandet beräknas öka från dagens 7 miljoner kollektivtrafikresor/år till 19 miljoner kollektivtrafikresor/år. Stor del av denna ökning kommer från att Mölnlycke station kopplas till den nya järnvägen och det västsvenska tågssystemet för att kunna trafikeras med pendeltåg, en koppling som inte fanns med i planerna för nya stambanor. Västlänken skapar möjligheter men utan järnväg till Borås påverkas balansen för hela tågssystemet i Västsverige.

Utöver prioriteringarna ovan ger Alternativ 2b också en attraktiv och konkurrenskraftig restid mellan Borås C och Göteborg C, säkerställer att Möln dal kan gå vidare med att tillgängliggöra mark för den viktiga uppställningsbangården i Pilekrogen och omöjliggör inte för framtida stationer i Landvetter Södra och Bollebygd. Dessutom är genomförbarheten för Alternativ 2b högre än dragningar med samtliga spår genom centrala Mölnlycke på grund av intrånget i samhället samt de långa avstängningarna av Kust till Kust-banan som skulle krävas under byggtiden.

VGR konstaterar vidare att Alternativ 2b med tillägg i form av fyrspårlösning under Landvetter flygplats är ett alternativ som är i linje med prioriteringarna hos 48 kommuner i Västra Götaland, Swedavia, näringslivet genom Västsvenska handelskammaren och inom Västra Götalandsregionen.

**VGR:s samlade bedömning av läget är därför att det finns en bred samsyn i Västsverige kring att uppmana Trafikverket och staten att gå vidare med planeringen av Alternativ 2b med tillägg i form av fyrspårlösning under Landvetter flygplats.**

VGR och parterna är beredda att medverka konstruktivt till en medfinansieringslösning för det tillägg som föreslås. Dessutom avser VGR samla parterna och övriga intressenter i stråket i en gemensam avsiktsförklaring som befäster den breda samsynen och nödvändigheten av objektets genomförande.

Västra Götalandsregionen genom

Helén Eliasson  
Ordförande regionstyrelsen

Lars Holmin  
Vice ordförande regionstyrelsen

Louise Jeppsson  
Ordförande infrastruktur- och kollektivtrafiknämnden