

Till styrgruppen för miljö och samhällsbyggnad i GR

Styrgruppens sammanträde  
2022-04-14

Datum  
2022-04-13

Diarienummer  
2022-00075 samt 2022-00085

### **Ärende 3: Gransknings och beredningsremiss ny järnväg Göteborg-Borås**

#### **Förslag till beslut i styrgruppen för miljö och samhällsbyggnad**

Styrgruppen för miljö och samhällsbyggnad föreslår Förbundsstyrelsen att anta yttrande i enlighet med skrivelse från Mikael Johannison daterad 2022-04-13 gällande granskningsremiss samt beredningsremiss gällande ny järnväg mellan Göteborg-Borås, en del av nya stambanor daterat 2022-03-30.

#### **Sammanfattning av ärendet**

Göteborgsregionen har beretts möjlighet att lämna yttrande över Trafikverkets beredningsremiss samt granskningsremiss gällande ny järnväg mellan Göteborg-Borås. Remisser och yttrande ligger sedan till grund för regeringens tillåtlighetsprövning.

I remisserna är det tydligt att tillåtlighetsprövningen nu gäller ny järnväg mellan Göteborg och Borås C som möjliggör regiontåg, och inte ett externt stationsläge i Borås som inkluderar en fortsättning från Borås österut vilket övriga samråd behandlat. Med en byggstart tidigast 2025-2027 och en uppskattad byggtid på tio år, handlar det initialt om en ny järnväg för regiontåg som tidigast står klar 2035-2037. Göteborgsregionen noterar också att Trafikverket inte säkerställt projektets genomförbarhet i samförstånd med alla berörda kommuner, och att tillåtlighetsprövningen till följd av kompletterande naturvärdesinventering ändrat bedömningen av miljökonsekvenser avseende naturmiljö justerats till Stor negativ konsekvens även för korridor Mölnlycke.

Det är viktigt att Göteborgsregionens yttrande på granskningsremiss samt beredningsremiss gällande ny järnväg mellan Göteborg-Borås, vidhåller målbilden i ”Målbild för stråket Göteborg-Borås 2035” och stödjer de berörda kommunernas utvecklingsplaner i samband med byggande av ny järnväg Göteborg-Borås.

## Yttrande

Göteborgsregionens kommunalförbund vill härmed lämna följande yttrande på granskningshandlingarna för tillåtlighetsprövning som går att ta del av på <https://bransch.trafikverket.se/goteborgboras-dokument>

Göteborgsregionens kommunalförbund vill hänvisa till den av Förbundsstyrelsen beslutade ”Målbild för stråket Göteborg-Borås 2035” som beskriver vilka stationer och pendlingsfunktioner som bidrar till utveckling som är viktiga för kommunerna och regionens utveckling, Västra Sverige och Sverige. På försättsidan visualiseras tydligt vilka stationer med pendlingsmöjligheter vi tillsammans arbetar för, och i dokumentet står det tydligt beskrivet om vikten av pendling i hela stråket.

□

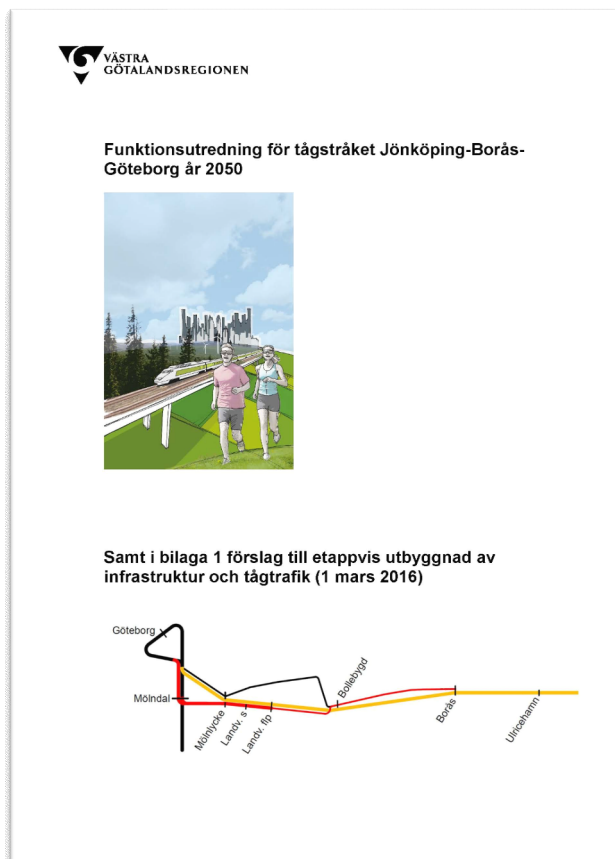


I ”Målbild för stråket Göteborg-Borås 2035” står på sidan 5 under rubriken uppdrag: ”Syftet med denna målbild är att stödja samverkansgruppen i dess fortsatta process för en samordnad samhällsplanering i stråket Göteborg-Borås.

Målbilden och den pågående processen är ett gemensamt förhållningssätt och en plattform som berörda kommuner och kommunal förbund kan använda i den översiktliga planeringen. Rapporten tar utgångspunkt i stråket idag och redovisar en framtida regional struktur där bebyggelse och järnvägssystem är lokaliserade och dimensionerade på ett genomtänkt sätt avseende pendlingsmöjligheter och miljöpåverkan. Planeringshorisonten för denna studie är cirka 20 år och utgår från en redan betydande befolkningstillväxt och pendling som sker mellan orterna i stråket idag. Rapporten lyfter även fram det fortsatta arbetet för samverkansgruppen och med berörda aktörer.”

Göteborgsregionen och dess kommuner har under många år varit aktiva för att få en byggstart för en ny järnväg mellan Göteborg-Borås. 2014 fanns det finansierat i nationell plan med planerad byggstart 2020, en första etapp med utgångspunkt vid Mölnlycke station och sedan en sträckning nästan rakt österut till ett terminalnära stationsläge under Landvetter flygplats, och därifrån vidare österut.

Med utgångspunkt i ”Målbild för stråket Göteborg-Borås 2035” inför förhandling med Sverigeförhandlingen<sup>1</sup>, arbetade kommunerna och kommunalförbunden tillsammans med Västra Götalandsregionen fram en funktionsutredning daterad 2015-10-14, Diarienummer KTN 69-2015.



I funktionsutredningen kan man läsa under inledning ”Kollektivtrafiknämnden som har det strategiska ansvaret att utveckla region- och pendeltågstrafiken i Västra Götaland har ställt sig bakom att funktionsutredningens mål ska vara vägledande för VGR’s fortsatta arbete med stråket Jönköping- Borås – Göteborg.”

<sup>1</sup> <https://sv.wikipedia.org/wiki/Sverigeförhandlingen>

Västra Götalandsregionen  
Kollektivtrafik och infrastruktur  
Handläggare: Jan Efraimsson  
Telefon: 0703 639289  
E-post: [jan.efraimsson@vgrregion.se](mailto:jan.efraimsson@vgrregion.se)

### Funktionsutredning för tågstråket Jönköping-Borås-Göteborg år 2050

I denna PM beskrivs syfte, funktionsmål och önskvärd regional tågtrafik i stråket Jönköping-Borås-Göteborg. PM:en utarbetades i oktober 2015.

I bilaga 1 redovisas förslag till etappvis utbyggnad av infrastruktur och tågtrafik. Bilagan utarbetades i mars 2016

#### 1. Inledning

Västra Götalandsregionens avdelning för Kollektivtrafik och infrastruktur har genomfört en funktionsutredning för stråket Jönköping-Borås-Göteborg. Beredningen för hållbar utveckling (BHU) har ställt sig bakom funktionsutredningen.

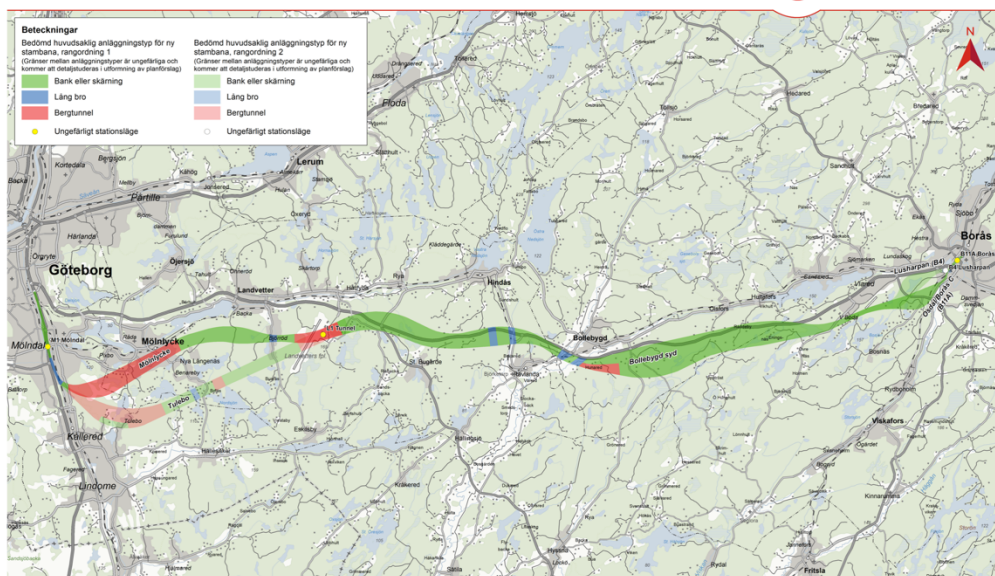
Kollektivtrafiknämnden som har det strategiska ansvaret att utveckla region- och pendeltågtrafiken i Västra Götaland har ställt sig bakom att funktionsutredningens mål ska vara vägledande för VGRs fortsatta arbete med stråket Jönköping-Borås-Göteborg. Avstämningar har också gjorts med den regionala kollektivtrafikmyndigheten i Jönköping.

Göteborgsregionen vill uppmärksamma att det var Trafikverket och regeringen som fattade beslut om att **inte** byggstarta ny järnväg Göteborg-Borås 2020, med utgångsläge från Mölnlycke station och vidare österut till Göteborg Landvetter flygplats som en första etapp.

Sedan dess har ett arbete gjorts av Trafikverket för att arbeta fram korridorval i hela stråket Göteborg-Borås. Göteborgsregionen noterar att i remisserna är det tydligt att tillåtlighetsprövningen nu gäller ny järnväg mellan Göteborg och Borås Central för regiontåg, vilket Trafikverket medgett.

□

GÖTEBORG - BORÅS - KORRIDORER FÖR TILLÅTLIGHETSPRÖVNING



Göteborgsregionens kommunalförbund är positiva till att det i stort stämmer överens med ”Målbild för stråket Göteborg-Borås 2035” och funktionsutredningen, med stationslägen i Mölnådal, terminalnära under Göteborg Landvetter flygplats och Borås central. Det är också positivt att korridorvalet öster om Göteborg Landvetter flygplats följer i största möjliga mån riksväg 40.

Men Göteborgsregionen noterar också att Trafikverket inte förhandlat med Härryda kommun, som hela tiden framhållit att det saknas pendlingsmöjligheter just i Härryda kommun enligt tidigare given målbild. Detta har

inneburit att Härryda kommun inte står bakom Trafikverkets förslag till korridorer till fullo.

Göteborgsregionen har förstått och vill framhålla att Härryda kommuns ställningstagande bygger på ”Målbild för stråket Göteborg-Borås 2035” och funktionsutredningen. Samt det handslag Sverigeförhandlingen genomförde med Härryda kommun 2016 om stationsläge i Mölnlycke. Vilket ses nedan.



The screenshot shows a webpage with a green sidebar on the left containing navigation links: HEM, OM OSS, UPPDRAG, AKTUELLT, DOKUMENT, PRESS, WEBB-TV, KONTAKT, and FÖRHANDLING. The main content area features a headline: "PRESSMEDDELANDE: KLART MED STATION PÅ HÖGHASTIGHETSJÄRNVÄGEN I MÖLNLYCKE I HÄRRYDA KOMMUN" dated 14 juni, 2016. Below the headline is a photo of two men shaking hands in front of a yellow banner that says "SVERIGEFÖRHANDLINGEN". To the right of the photo is a list of related news items with dates: "Sverigeförhandlingens slutrapport överlämnad - höghastighetsjärnväg, kollektivtrafik och 285 400 bostäder" (20 DECEMBER, 2017), "Frågor och svar om Sverigeförhandlingens slutrapport" (20 DECEMBER, 2017), "Avtalen klara med Region Jönköpings Län, Tranås, Jönköping och Värnamo" (18 DECEMBER, 2017), "Debatt - 'Förhandlingar sätter fart på samhällsbygget'" (18 DECEMBER, 2017), "Överlämning av Sverigeförhandlingens slutbetänkande" (18 DECEMBER, 2017), and "Pressklipp december 2017 (uppdateras löpande)" (12 DECEMBER, 2017). Below the photo is a text block: "I dag har Härryda kommun gjort ett handslag med Sverigeförhandlingens förhandlare som innebär att Mölnlycke blir en av stationerna längs höghastighetsjärnvägen. Med överenskommelsen förbinder sig Härryda kommun att bygga 2 950 bostäder i Mölnlycke, medfinansiera den nya järnvägen med 90 miljoner kronor och bidra med 36,5 miljoner kronor i förskottering."

– Med en station i Mölnlycke förstärks den regionala funktion som höghastighetsjärnvägen kommer att få utöver ändpunktsresandet. Från och till Mölnlycke kommer många pendlare dagligen att kunna glädjas åt effektiva tågförbindelser, säger Catharina Håkansson Boman, förhandlingsperson på Sverigeförhandlingen.

– Satsningen på höghastighetsjärnvägen är också en stor bostadssatsning. Tillsammans med Härryda kommun har överenskommelser med kommuner längs sträckningarna hittills resulterat i 87 000 bostäder, säger HG Wessberg, förhandlingsperson på Sverigeförhandlingen.

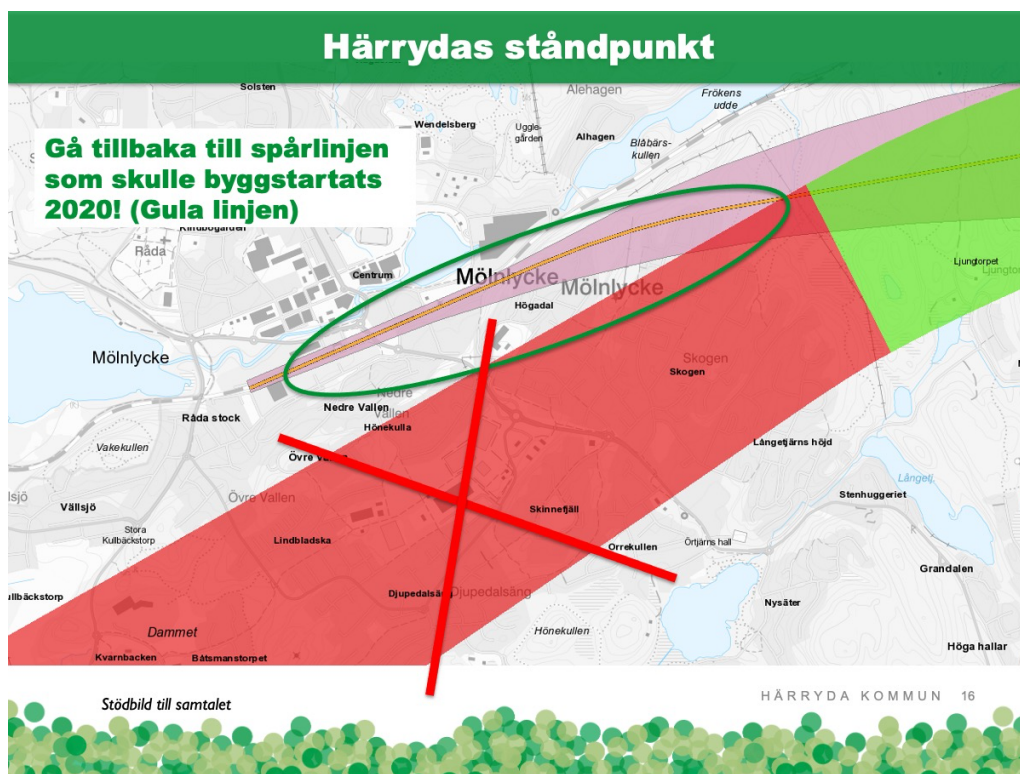
I remisserna är det tydligt att tillåtlighetsprövningen nu gäller ny järnväg mellan Göteborg och Borås C som möjliggör regiontåg, vilket Trafikverket medgett. Med en byggstart tidigast 2025-2027 och en uppskattad byggtid på tio år, handlar det om en ny järnväg för regiontåg som tidigast står klar 2035-2037.

Göteborgsregionens kommunalförbund är kommunernas kommunalförbund, och det är därför viktigt att hänvisa till den av Förbundsstyrelsen beslutade ”Målbild för stråket Göteborg-Borås 2035” till Trafikverket.

I ”Målbild för stråket Göteborg-Borås 2035” står på sidan 5 under rubriken uppdrag: ”Syftet med denna målbild är att stödja samverkansgruppen i dess fortsatta process för en samordnad samhällsplanering i stråket Göteborg-Borås.

Målbilden och den pågående processen är ett gemensamt förhållningssätt och en plattform som berörda kommuner och kommunal förbund kan använda i den översiktliga planeringen. Rapporten tar utgångspunkt i stråket idag och redovisar en framtida regional struktur där bebyggelse och järnvägssystem är lokaliserade och dimensionerade på ett genomtänkt sätt avseende pendlingsmöjligheter och miljöpåverkan. Planeringshorisonten för denna studie är cirka 20 år och utgår från en redan betydande befolkningstillväxt och pendling som sker mellan orterna i stråket idag. Rapporten lyfter även fram det fortsatta arbetet för samverkansgruppen och med berörda aktörer.”

Göteborgsregionen vill till Trafikverket framhålla vikten av att förhandla och komma överens med Härryda och övriga kommuner, så att det kan bli en byggstart för en ny järnväg Göteborg-Borås. Göteborgsregionen noterar att passagen i Mölnlycke som är en kort del av sträckan behöver hanteras liksom lösningarna i Mölndal. Härryda kommun har beskrivit att de motsätter sig korridorvalen för passage av Mölnlycke och anser att stationsläget ska nyttjas i enlighet med spårlinjen som var beslutat 2016 och med planerad byggstart 2020.



Det är bekymmersamt att Trafikverket och Härryda kommun inte säkrat upp en överenskommelse och därigenom inte ger förutsättningar för att få en byggstart. Göteborgsregionen anser därför att Trafikverket ska justera sin korridor i Mölnlycke för att få till stånd en lösning och därigenom en genomförbarhet.

Göteborgsregionen håller med om att till följd av kompletterande naturvärdesinventering har bedömningen av miljökonsekvenser avseende naturmiljö justeras till Stor negativ konsekvens även för korridor Mölnlycke.

Göteborgsregionen vill också framhålla att vi stödjer de lösningar som Mölndals stad önskar för att få en bra stadsutveckling i centrala Mölndal,

liksom lösningarna för att få bästa lösningen för Borås Stad och det centrala stationsläget där. Vi vidhåller också att det på flygplatsen fortsatt ska vara ett terminalnära läge under flygplatsen.

Mikael Johannison (m)

Ledamot i styrgruppen för miljö och samhällsbyggnad



GÖTEBORGS  
REGIONEN

Detta dokument är elektroniskt signerat och juridiskt bindande.

Signed by: Mats Arne Tyrone Frisell

Date: 2022-04-14 13:55:13

BankID refno: d35ed5f0-4b2f-45a9-8036-3da4f676f8ba



Justerare: Mats Frisell

Signed by: ALEXANDER ABENIUS

Date: 2022-04-14 12:26:44

BankID refno: 91d67c2b-07d8-41c1-80af-d87c410a3906



Ordförande: Alexander Abenius