

Jan Petersson
Handläggare
033 358276

Datum
2017-11-20

Instans
Kommunstyrelsen
Dnr KS 2017-00597
501

Svar på remiss, Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Förslag till beslut

Skrivelse avges enligt upprättat förslag.

Sammanfattning

Borås Stad har fått förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 på remiss med svar senast den 30 november 2017.

Borås Stads svar på remissen bygger på vikten av en ny stambana genom Borås som är stadens i särklass viktigaste utvecklingsfråga och banan är också stadens största stadsbyggnadsprojekt. Borås Stad stödjer därför också Västra Götalandsregionen och Boråsregionens/Sjuhärads kommunalförbunds yttrande i sin helhet och kompletterar yttrandet med följande synpunkter:

- Inte acceptabelt att delsträckan Mölnlycke-Bollebygd är bortvalt som utpekad objekt i förslaget till nationell plan för transportsystemet 2018-2029
- En utbyggd tågpendlingsmöjlighet mellan Västra Götalands två största städer är positivt utifrån ett arbetsmarknadsperspektiv
- En ny stambana knyter Landvetters flygplats till Borås och Göteborg
- En snabb och fullt utbyggd ny stambana på hela sträckan Göteborg-Borås-Stockholm skapar den största samhällsnyttan
- Med en anslagsfinansierad utbyggnad av ny stambana kommer utbyggnaden att ta för lång tid och kontrollen över slutkostnaden blir osäker. Att i stället t.ex. lånefinansiera innebär en snabbare utbyggnad, ökad kapacitet, mindre osäkerhet över finansiering samt att tågoperatörerna kan motivera investeringar i nya tåg.

Ärendet i sin helhet

Västsverige är den region som växer mest i Nordeuropa och Borås Stad är en viktig del av tillväxten. Tillväxten gynnar inte bara västra Sverige utan också Sverige på nationell nivå. Behovet av satsningar inom transportinfrastrukturen är därför stor för att även fortsättningsvis vara Sveriges ledande transport- och logistikregion.

Ny stambana

Ny stambana genom Borås är stadens i särklass viktigaste utvecklingsfråga och banan är också stadens största stadsbyggnadsprojekt. Borås Stad menar att den ger kommunen en helt ny position i Sverige. Med snabb transport till Landvetters flygplats och halverade restider till Göteborg skapas nya förutsättningar för näringsliv och boende i kommunen. Borås utbildnings- och arbetsmarknadsregion blir en del i Göteborgs arbetsmarknad.

Borås Stad ser därför med stor frustration att inga medel finns avsatta till en påbörjad utbyggnad av ny stambana i Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029. I förslaget till ny nationell transportinfrastrukturplan utgick delsträckan Mölnlycke-Bollebygd som utpekad objekt som en av tre deletapper mellan Göteborg-Borås. Borås Stad vill påpeka att planeringen är långt framme och byggstart på delsträckan är fullt rimlig inom en treårsperiod. Trafikverkets förslag att föreslå utbyggnad till 250 km/h är inget skäl till att ompröva byggstart av objektet.

Därutöver behöver ny stambana hanteras som en helhet på sträckan Göteborg-Borås. En snabb fortsatt utbyggnad på hela sträckan knyter Landvetters flygplats till båda städerna samt att flygplatsens attraktivitet som arbetsplats ökar. Dessutom kopplas den lokala/regionala trafiken till både nationell och internationell nivå.

En snabb utbyggnad av hela den nya stambanan innebär också att Jönköping, via Ulricehamn, knyts närmare Borås ur ett arbetsmarknadsperspektiv. En snabb och fullt utbyggd ny stambana på hela sträckan mellan Göteborg och Stockholm ger enligt Sverigeförhandlingen den största nyttan för ändpunktsresande och hög potential för det regionala resandet i jämförelse med stråket Stockholm-Malmö.

Utbyggd infrastruktur skapar möjlighet till bra kollektivtrafik och miljövinster

En fungerande pendling mellan Västra Götalands två största städer kräver en fungerande infrastruktur. Pendlingen mellan de båda städerna är dubbelriktad och utgör landets tredje största reserelation. Att som nu pendla mellan dessa städer med bil eller buss är inte hållbart i längden. Göteborg har problem vid in- och utfart och kan inte ta emot mer gummihjulsburen trafik.

I dag är det endast 20 procent av resenärerna som pendlar mellan Borås och Göteborg som väljer kollektivtrafik. Med en väl utbyggd tågtrafik är en fördubblad andel kollektivtrafik fullt rimlig.

I direktivet till Trafikverket är en prioriterad utmaning att Sverige ska vara ett av världens första fossilfria välfärdsländer. En ökad andel kollektivtrafik med tåg bidrar till att minska koldioxidutsläppen samt skapar bättre luftkvalitet i stråket och bidrar därmed till Sveriges väg att uppnå miljömålet.

Ur ett miljöperspektiv är det också viktigt att det sker en överflyttning av gods från väg till järnväg. Ökad potential av godstrafik på befintliga stambanor kan inte uppnås innan en utbyggd ny stambana finns på plats.

Därutöver är det angeläget att snarast minska antalet föreslagna korridorer, som finns i Trafikverkets utredningsmaterial, genom staden för att möjliggöra ett ökat bostadsbyggande. Med nuvarande åtta korridorer täcks en orimligt stor del av stadens yta av korridorer.

Samverkansgrupp Borås-Göteborg

Sedan flera år pågår ett omfattande arbete inom gemensam samhällsplanering i stråket Borås-Göteborg. Kommuner, kommunalförbund har arbetat fram en politiskt antagen målbild som beskriver bostadsbyggande, näringslivsutveckling och social hållbarhet i stråket. Enigheten är stor kring målbildens vision. Målbilden utgår från att en ny stambana finns på plats för att tillväxtpotentialerna i stråket ska förverkligas.

Götalandsbaneorganisationen och Europakorridoren

Götalandsbaneorganisationen och Europakorridoren är två organisationer som Borås Stad är medlem i. Båda organisationerna jobbar för en snabb utbyggnad av ny stambana ur ett samhällbyggnadsperspektiv. Snabba restider innebär att Sverige får ett nytt och modernt och attraktivt trafiksystem, där alla trafikslag samverkar.

Finansiering av ny stambana

Borås Stad håller med Västra Götalandsregionen, Trafikverket och Sverigeförhandlingen kring finansieringsfrågan av ny stambana. Med en anslagsfinansierad utbyggnad av ny stambana kommer utbyggnaden att ta för lång tid och kontrollen över slutkostnaden blir osäker. Att i stället t.ex. lånefinansiera innebär en snabbare utbyggnad, ökad kapacitet, mindre osäkerhet över finansiering samt att tågoperatörerna kan motivera investeringar i nya tåg.

Stationsområde i Borås

I Borås Stad finns ett kommunstyrelsebeslut där staden tar ställning till stationsläget. Av beslutet framgår att en centralt placerad station där stationsområdet är en del av centrum är den linje som staden driver. Även handslaget med Sverigeförhandlingen har sin utgångspunkt i ett centralt eller centrumnära läge för att uppnå 12 500 nybyggda bostäder.

När lokaliseringstuderingen är klar måste arbetet med utredningen av det centrala stationsläget påbörjas. Detta för att säkra upp utbyggnaden av ny stambana och tillgängligheten till befintliga järnvägar samt bytes- och mötespunkter med övriga trafikslag.

Den regionala trafiken på de befintliga järnvägarna blir än viktigare för ökad tillgänglighet till den nya stambanan. Potentiella resenärer till ny stambana från våra grannkommuner måste ges möjligheten att redan från hemkommunen välja tågtrafik. För Borås del är det angeläget att uppnå en minskad fordonsbelastning på centrala vägar och gator i staden. För att persontrafiken ska vara attraktiv på befintliga banor krävs en standardhöjning som möjliggör en ökad hastighet, förbättrad robusthet och pålitlighet som ger kortare restider för pendlare till och från centralt stationsläge i Borås.

Beslutet expedieras till

Regeringskansliet

Näringsdepartementet

105 33 Stockholm

N2017/05430/TIF

n.registrator@regeringskansliet.se och

n.nationellplan@regeringskansliet.se

Ulf Olsson

Kommunstyrelsens ordförande

Bengt Himmelmann

Chef för Strategisk samhällsplanering