

Handläggare

| Boris Damljanovic

Dnr : 75588

Yttrande
2016-03-30
Ert Dnr: N2016/00179/TIF

Yttrande remiss Delrapport av Sverigeförhandlingen: Höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)

Sammanfattning

Bollebygds kommun är väldigt positiv till att staten blickar framåt och försöker lösa samt förebygga trafik- och miljöproblem på en nationell nivå. Vi anser det absolut nödvändigt att öka förutsättningarna för resande och värna om miljön.

En ny järnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö kan vara till stor nytta för hela södra Sverige, inte bara stationsorterna. Detta förutsätter dock regional trafik och spårkapacitet. Att genomföra ett projekt med en livslängd på hundra år som inte ens under projekteringsfasen tillgodoser efterfrågan vore oansvarigt. Bollebygds kommun ser därför gärna fler stationer och spår så att höghastighetsbanan kan vara en tillgång för såväl nuvarande som kommande generationer.

Idag ligger vår kommun längst Sveriges tredje största pendlingsstråk och vi ser självklart gärna att detta stråk får samma möjlighet att resa kollektivt som de två större. För detta anser vi det vara självklart att ha stationer längst höghastighetsbanan i Bollebygd och Ulricehamn samt att fler spår anläggs på sträckan Almedal – Borås än vad som är föreslaget idag.

Avsnitt 2 – Kommersiella förutsättningar för trafik

Bollebygds kommun anser att syftet med den nya höghastighetsjärnvägen är att underlätta resande, öka bostadsbyggande och minska trafikens miljöpåverkan. För att tillgodose detta syfte anser Bollebygd att höghastighetsbanan måste erbjuda en effektiv regional trafik med hög turtäthet till en rimlig kostnad. För att kollektivtrafiken ska kunna konkurrera ut biltrafiken måste den vara tids- och kostnadseffektiv. För en vanliga invånare innebär detta att resan dörr till dörr inte får vara väsentligt längre än den med bil, turtätheten bör motsvara minst tre avgångar i timmen och det ska inte kosta mer än att köra bil. Ska man göra en investering av detta slag krävs det att man utför den på sådant sätt att kollektivtrafiken blir ett mycket bättre alternativ än bilen. Utan regiontrafik kan det kollektiva alternativet inte konkurrera med det enskilda.

För att utvidga höghastighetsbanans upptagningsområde krävs det bra tillgång till stationerna från såväl stationsorterna som kranskommunerna. För att vara långsiktigt hållbar bör denna resa ske till fots, med cykel eller kollektivt. Ett stort problem i vår region idag är att det fysiskt inte får plats fler bilar, bussar eller tåg i centrala Göteborg. Om Borås blir den enda stationsorten mellan Landvetter flygplats och Jönköping ser vi risken att de får ett liknande problem då väldigt många människor från hela Sjuhärad ska ta sig in till centrala Borås för att ta tåget. Därför anser vi att det behövs stationer i Bollebygd och Ulricehamn för att avlasta.

Angående etapputbyggnad anser Bollebygd att det alternativ där man bygger de sträckor man kommit längst med först är det bästa. Det vill säga Järna – Linköping och Borås – Almedal, där deletappen Mölnlycke – Bollebygd bör byggas och tas i bruk först.

Bollebygds kommun delar Västra Götalandsregionens åsikt att det krävs fler spår på sträckan Göteborg – Borås. Vi delar inte delrapportens uppfattning om att det kanske skulle röra sig om något enstaka tåg utan menar att det behövs ett extra spår mellan Borås och Landvetter flygplats och därifrån ytterligare ett extra spår, sammanlagt fyra hela vägen till Almedal. Detta för att tillgodose det regionala behovet av kollektivt resande och möjliggöra för stationer i Bollebygd och Ulricehamn. För vi inte till den regionala nyttan ser vi som sagt inte möjligheten att konkurrera med bilen. Detta bör ses som en satsning likt de som görs i Stockholm och sydvästra Skåne. Om man jämför Sveriges tre största pendelstråk så är andelen som reser med tåg i det tredje, Göteborg – Borås klart mindre än i de två första. Att man då ökar möjligheterna till tågresande mellan just Göteborg och Borås när man har chansen ser vi som en självklarhet.

Avsnitt 3 – Finansiering

I grund och botten anser Bollebygd att projektet ska finansieras med banavgifter och statliga medel. För att inte biljettpriserna ska bli för höga kan givetvis inte allt finansieras av banavgifter.

Bollebygds kommun ställer sig tveksamma till förslagen att finansiera fem till tio procent av kostnaden. Vi anser att värdestegringsersättning och infrastrukturskatt möjligtvis kan fungera i Stockholmsområdet och centrala Göteborg där fastighetsvärdena är som högst. Samtidigt är det där den procentuella ökningen är minst. Där den procentuella ökningen är högre är värdena för låga. De orter som har potential att ha högst värdeökning är de man har valt bort då man valt bort regional trafik.

Alla pengar som kommunerna ska bidra med måste tas från andra kommunala verksamheter som vård, skola, omsorg och exploatering. Kommunerna får inga intäkter för själva banan och varje krona som går åt förskottering är en krona mindre att göra strategiska markförvärv för som man skulle kunna exploatera och tjäna pengar på.

Avsnitt 4 – Konsekvenser av förslagen

En konsekvensutredning som vi saknar är hur förslagen påverkar de orter som trafikverket förutsatt ska få station men som inte föreslagits av Sverigeförhandlingen. I vårt fall har trafikverket utgått från att Bollebygd ska få en station och därför planerat och projekterat utefter det. Därför har man dragit järnvägen väldigt nära Bollebygds tätort över mark lämplig för bostadsbebyggelse, vilket såklart hade varit lämpligt om vi fått en station där. Då hade vi kunnat bygga ca. 5 000 bostäder som kopplats ihop med dagens centrum.

Om vi istället i enighet med Sverigeförhandlingens förslag inte får en station kommer höghastighetsbanan istället innebära en stor barriär och ljudkälla. Höghastighetsbanan kommer alltså bli en olägenhet och inte den enorma tillgång den har potential att vara. Den kommer att hämma vår utvecklingspotential genom att ianspråka en stor del av den lilla byggbara mark vi har i närheten av dagens centrum samt påverka redan befintlig bebyggelse negativt genom buller, vibrationer och barriäreffekter. Kring detta skulle vi vilja se en konsekvensanalys.

Kommunstyrelsen



Peter Rosholm
Kommunstyrelsens ordförande

