

Till
Näringsdepartementet

Yttrande över remiss ”Delrapport från Sverigeförhandlingen – höghastighetsjärnvägens finansiering och kommersiella förutsättningar (SOU 2016:3)”

Inledning

Sverigeförhandlingen har i uppdrag att möjliggöra ett snabbt genomförande av Sveriges första höghastighetsjärnväg, som planeras gå mellan Stockholm och Göteborg/Malmö. Den nya järnvägen kommer att knyta ihop de tre storstadsregionerna och öka kapaciteten i järnvägssystemet samtidigt som regioner och kommuner längs de nya järnvägssträckningarna ska gynnas.

Utbyggnaden kommer att innebära större arbetsmarknadsregioner, ökat bostadsbyggande och fler resor och transporter på järnväg. Detta bidrar till ökad tillväxt för Sverige och ett långsiktigt hållbart transportsystem.

I uppdraget ingår att ta fram förslag till principer för finansiering samt förslag till en utbyggnadsstrategi för den nya höghastighetsjärnvägen. Förhandlingar ska också genomföras med berörda aktörer om lösningar för spår och stationer där järnvägen angör till respektive stad. En annan viktig del i förhandlingsuppdraget är att öka kollektivtrafikens kapacitet, förbättra tillgängligheten och öka bostadsbyggandet i de tre storstäderna; Stockholm, Göteborg och Malmö.

Sammanfattning

Boråsregionen ser positivt på att staten nu tar ett helhetsgrepp kring frågan om höghastighetsjärnväg samt att det finns en ambition om ett samlat angreppssätt för förverkligande av nya stambanor i Sverige.

Utbyggnaden av höghastighetsbanor är ett samhällsbyggnadsprojekt av mycket stor vikt för hela landets utveckling. Höghastighetsbanorna stärker landets konkurrenskraft, minskar transportsektorns klimatpåverkan samt innebär att människor får en ökad tillgång till kultur, service, studier och arbete genom regionförstoring.

Den pågående kapacitetsutredningen kring sträckan Göteborg-Jönköping och dess resultat måste uppfyllas i form av fler järnvägsspår där utpekade behov finns.

Boråsregionen anser att utbyggnaden av nya stambanor är ett statligt ansvar. Av detta följer att det är staten som bör bära ansvaret att finansiera utbyggnaden av nya höghastighetsjärnvägar. Kommuner och regioner kommer få stora kostnader för genomförande av lokal och regional infrastruktur.

Avsnitt 2.4.3 Stationsorter

I Sverigeförhandlingens uppdrag är ändpunktstrafiken mellan Stockholm-Göteborg/Malmö det prioriterade. De nyttor som kommunerna lämnat in till Sverigeförhandlingen bygger på en väl utbyggd storregional/regional trafik. Med järnvägsstationer utmed Götalandsbanan i Borås, Ulricehamn och Bollebygd stärks det hållbara regionala resandet i stråket och Boråsregionens medlemskommuners attraktivitet ökar när arbets- och studiependlingen i stråket Jönköping-



Göteborg förenklas. För att få störst nytta av den nya järnvägen på regional nivå är det därför viktigt att dessa tre utpekade kommuncentra får stationslägen utmed Götalandsbanan, vilket ökar den regionala nyttoeffekten.

Avsnitt 2.4.5 Etapputbyggnad

Boråsregionen förordar att etappen Stockholm-Göteborg byggs först med uppstart av Göteborg-Borås som första deletapp, tätt följt av Borås-Jönköping.

Avsnitt 2.4.6 Behov av ytterligare spårkapacitet

Prioriteringen av ändpunktstrafiken riskerar att gå ut över den regionala trafiken vilket riskerar få konsekvenser i form av färre stationslägen, längre restider och färre regionala tåg. Vid osäker kapacitet för den regionala trafiken riskeras de kommunala och regionala åtaganden som finns inom kollektivtrafik att bli en osäkerhetsfaktor. Detta eftersom antalet höghastighetståg, på en kommersiell marknad, på höghastighetsbanan kan bli så många att de undantränger möjligheten för den regionala trafiken och därmed riskeras den regionala kollektivtrafikmyndighetens (Västra Götalandsregionen) mål och åtaganden.

För att undvika att kommuners och Västra Götalandsregionens åtagande inte uppfylls gällande kollektivtrafik är det av största vikt att kapacitetsutrednings resultat uppfylls i form av fler järnvägsspår där utpekade behov finns. Kapacitetsutredningen på sträckan Göteborg-Jönköping utförs av Trafikverket på uppdrag av Sverigeförhandlingen.

Boråsregionen är en av flera som framhållit vikten av ökad kapacitet på den nya järnvägen mellan Göteborg-Borås. Det går helt enkelt inte att köra det antal höghastighetståg som staten genom Trafikverket tror kommer att trafikera järnvägen och samtidigt köra den regiontrafik som kommuner, och Västra Götalandsregionen vill köra för att få önskad regional tillväxt och ökat bostadsbyggande.

När Sverigeförhandlingen i sitt förhandlingsbud plockat bort önskade stationer i Mölndal, Landvetter södra, Bollebygd och Ulricehamn minskar förstånds trängseln mellan Göteborg-Jönköping men Boråsregionen anser att den rätta vägen att gå är att istället öka kapaciteten genom ytterligare två spår närmast Göteborg på sträckan Landvetter flygplats - Almedal så att höghastighetståg och utvecklad regiontrafik kan kombineras. Med tanke på de stora satsningar som staten är beredd att förhandla om i Stockholm och i Skåne anser Boråsregionen det rimligt att bygga fyra spår in mot Sveriges andra stad Göteborg.

Avsnitt 2.5.2 Önskemål från regionala kollektivtrafikmyndigheter

Boråsregionens medlemskommuners attraktivitet och kvalitet avseende boende- natur- och stadsmiljöer samt utbildning och ett diversifierat näringsliv är huvudförklaringen för behovet av en väl utbyggd regional spårbunden trafik. I regionalt antagna dokument (Målbild Tåg 2035) anges tågtrafiken som ryggrad i ett framtida Västra Götaland. Fram till 2035 ska den upphandlade trafiken tredubblas. För att klara resandemålet 2035 krävs en väl utbyggd spårbunden trafik.

Funktionsutredningen (Funktionsutredningen ingick som en viktig del i de redovisade nyttorna som Västra Götalandsregionen överlämnade till Sverigeförhandlingen) i tågstråket Jönköping-Göteborg beskrivs viljan hur trafikeringen i stråket Göteborg-Jönköping via Borås skall utvecklas i ett regionalt perspektiv. Målet i Funktionsutredningen är att uppnå regionförstoring och en gemensam arbetsmarknadsregion. Den tar också upp förutsättningar, mål och önskvärt trafikutbud för framtida regiontågstrafik.

I styrdokumentet för den regionala kollektivtrafiken (Regionalt trafikförsörjningsprogram för Västra Götaland) finns mål uppsatta för en framtida kollektivtrafik. Det övergripande målet har fokus på hållbarhet där kollektivtrafiken har viktig del i det framtida hållbara transportsystemet.

Dessa politiskt antagna dokument visar en enad bild över hur Boråsregionens medlemskommuner och Västra Götaland vill utvecklas för att nå uppsatta mål. Syftet är att beskriva hur Västra Götalandsregionen och kommunerna gemensamt skulle vilja trafikera Götalandsbanan med regiontåg.

Avsnitt 3.5 Medfinansiering från kommuner och landsting

Boråsregionen anser att grundprincipen är att statlig infrastruktur ska vara statens ansvar. Berörda kommuner får avsevärda kostnader för anslutningsinvesteringar i infrastruktur och andra investeringar till höghastighetsjärnvägen. Den samhällsekonomiska nyttan bör ses övergripande och är därför statens ansvar. Även om medfinansieringen är frivillig utsätts kommunerna i en förhandlingssituation för starka krav som kan vara svårt att stå emot. Ett tänkt resonemang kring att ökade fastighetsvärden kan vara möjligt att kapitalisera är möjligtvis hållbart i Stockholm, men svårt att kunna klara i övriga landet.

I de fall kommuner överlåter mark utan ersättning för utbyggnad av spårområden, tåginfrastruktur etc. så kan detta betraktas som en del av medfinansieringen.

Övrigt, den befintliga infrastrukturens behov

Den befintliga infrastrukturen, både väg och järnväg, måste ges ekonomiska medel och möjligheter för att uppnå önskad tillgänglighet till höghastighetsbanan. De järnvägar som berörs och är viktiga för tillgängligheten till höghastighetsbanan är Västra stambanan, Älvsborgsbanan, Viskadalsbanan och Kust till kustbanan. Dessa järnvägar är viktiga för persontransporter men även för godstrafikens möjligheter att utvecklas.

Borås 2016-03-31

Ulf Olsson
Ordförande Boråsregionen

Lena Brännmar
Förbundsdirektör