

Yrkande

Sverigedemokraterna



2024-09-16

Ärende nr SLK-2024-00793

Yrkande angående – Överenskommelse - Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg – Borås

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Överenskommelsen ”Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås” och dess finansiella åtaganden för Göteborgs Stad, i enlighet med bilaga 2 godkänns, dock med undantag av finansieringsdelen av östlig anslutning från Mölnlycke till den nya järnvägen.
2. Beslut om kommande avtal i enlighet med överenskommelse i bilaga 2 fattas av Kommunfullmäktige.

Yrkandet

Vi ställer oss mycket positiva till den framtida järnvägen mellan Göteborg och Borås. Den kommer främja utvecklingen av hela Göteborgsregionen och stärka besöksnäringen i Göteborg. Arbetspendlandet underlättas och antalet bussar mellan storstäderna kan hållas nere vilket minskar trafikbelastningen i Göteborgs centrala delar. Lika positiv är tågförbindelsen till Landvetter flygplats. Nyttorna är många och sedan länge efterfrågade.

Gällande finansieringsdelen av östlig anslutning från Mölnlycke till den nya järnvägen ställer vi oss dock tveksamma. Där anser vi att Härryda Kommun behöver ta ett större finansiellt ansvar. Göteborgarnas skattemedel ska inte användas för att finansiera andra kommuners nyttor, framför allt inte när välfärden i Göteborg går på knäna.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2024-09-11

Diarienummer SLK-2024-00793

Handläggare

Fredrik Nielsen

Telefon: 031-368 01 80

E-post: fredrik.nielsen@stadshuset.goteborg.se

Överenskommelse ”Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås”

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Överenskommelsen ”Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås” och dess finansiella åtaganden för Göteborgs Stad, i enlighet med bilaga 2, godkänns.
2. Kommunstyrelsen ges mandat att fatta beslut om kommande avtal i enlighet med överenskommelse i bilaga 2.

Sammanfattning

Överenskommelsen ”Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås” anger den nu överenskomna sträckningen och stationslägen för den nya järnvägen Göteborg-Borås. Den nya järnvägen kommer att ha en sträckning Göteborg-Mölnadal-Landvetter flygplats-Borås, med en koppling Mölnadal-Mölnlycke-Landvetter flygplats (se figur 1).

Överenskommelsen innefattar även att Västtrafiks zonindelning för biljettsystemet ska ändras, där Härryda kommun inkluderas i zon A, samt att Bollebygds kommun ges dubbel zontillhörighet.

Utifrån Trafikverkets uppdrag att bygga en järnväg mellan Göteborg och Borås för 43,5 mdkr (prisnivå 2021) har två tillägg gjorts i överenskommelsen som inte ingår i Trafikverkets finansiering. Dessa tillägg är fyrspårslösning under Landvetter flygplats för framtida fjärrtågtrafikering samt östlig anslutning från Mölnlycke station till den nya banan upp mot Landvetter flygplats. För tilläggen kommer medfinansiering krävas, där parterna enats om en medfinansiering på maximalt 4,5 mdkr. Göteborgs Stads andel av medfinansieringen är 1 mdkr (prisnivå 2021-02). Projektkostnader och projektrisk utöver denna medfinansiering bärs av Trafikverket.

Bedömning ur ekonomisk dimension

Under beskrivningen av ärendet nedan redovisas mer ingående de ekonomiska konsekvenserna av överenskommelsen för staden och vilka möjligheter till hantering som står till buds.

Föreslagen medfinansiering om 1 mdkr enligt 2021-02 års prisnivå motsvarar ca 1,23 mdkr i 2024-07 års prisnivå.

Medfinansieringen ska kostnadsföras det år avtal tecknas, men lagstiftningen medger att kommuner kan periodisera kostnaden med enhetliga belopp på upp till maximalt 25 år. Projektkostnader och projektrisk utöver denna medfinansiering bärs av Trafikverket, vilket framgår av överenskommelsen.

Utöver medfinansieringen innebär åtagandet att det sker en uppräknings av medfinansieringen fram till dess att kommunen gör de faktiska utbetalningarna till projektet enligt en framtida betalplan. Den årliga faktiska indexuppräknings belastar stadens resultat årligen.

Därutöver tillkommer räntekostnader för den upplåning som krävs för att genomföra de framtida utbetalningarna.

Enligt överenskommelsen ska respektive kommun stå för de kostnader som uppstår för respektive kommuns detaljplanearbete och överenskommelsen innebär att Västra Götalandsregionen står för de kostnader som förknippas med den förändrade zonindelningen i biljettsystemet.

Ekonomiska konsekvenser för en eventuell medfinansiering finns inte inarbetade i ”Förutsättningar för budget 2025-2027” och kan behöva omhändertas i pågående budgetarbete utifrån förordad hantering.

Bedömning ur ekologisk dimension

En färdigställd järnväg mellan Göteborg och Borås väntas ge positiva effekter för miljön, utifrån en överflyttning från vägtransporter till tåg i stråket Göteborg – Borås. Göteborgs Stad har i tidigare gransknings- och beredningsremiss fört fram ytterligare aspekter kopplade till Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning, bland annat miljö kvalitetsnormer i Mölndalsån, översvämningrisker, påverkan på Rådasjön under byggskedet och buller.

Bedömning ur social dimension

En ny järnväg mellan Göteborg och Borås bidrar bland annat till en förstärkt arbetsmarknadsregion.

Bilagor

1. Överenskommelse ”Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås” 2024-06-19
2. Överenskommelse ”Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås” 2024-08-30

Ärendet

Ärendet gäller godkännande av överenskommelse ”Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg – Borås”, som även omfattar ekonomiska åtaganden i form av medfinansiering från Göteborgs Stad till den kommande järnvägen Göteborg – Borås. Beslutet innebär även ett mandat till kommunstyrelsen att fatta beslut om efterföljande avtal som baseras på överenskommelsen.

Beskrivning av ärendet

Bakgrundsinformation kring projekt ny järnväg Göteborg-Borås avseende lokaliseringsutredningen som pågick 2019-2022, utredningar, samrådsremisser samt Göteborgs Stads yttrande till de fyra föregående samråden finns i kommunstyrelsens ärenden 2020-05-06 § 447 (samråd 1), 2020-11-11 § 941 (samråd 2), 2021-06-16 § 546 (samråd 3) samt 2022-04-27 § 371 (gransknings- och beredningsremiss samt tecknande av avsiktsförklaring om samverkan för ny järnväg Göteborg-Borås).

Regeringen fattade 2022-12-22 beslut rörande nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg, som Göteborg-Borås var en del av. Beslutet innebar att Trafikverket avbröt planeringen för ett helt system med nya stambanor för höghastighetståg och att Trafikverket pausade arbetet med den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås till och med 2023-10-25. Parallellt med beslutet fick Trafikverket uppdraget att utreda hur järnvägen kan utvecklas i stråket Göteborg-Borås.

Trafikverket redovisade 2023-06-26 regeringsuppdraget ”Uppdrag att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg-Borås”¹. Syftet med uppdraget var att utreda åtgärder för att förbättra arbetspendlingen i stråket och anslutningen till Landvetter flygplats på ett mer kostnadseffektivt sätt än projekt Göteborg–Borås som en del av nya stambanor för höghastighetståg. Trafikverkets högst rangordnade alternativ för Göteborg–Borås blev en ny dubbelspårig järnväg med en koppling till Kust till kustbanan vid Mölnlycke.

I den tidigare lokaliseringsutredningen utformades stationen vid Landvetter flygplats med fyra spår. Två spår skulle anläggas vid plattformen, för tåg som stannar på stationen. Spåren vid plattformen har en högsta tillåtna hastighet om 200 km/tim. Två spår skulle vara så kallade förbigångsspår som inte ansluter till plattformen. Dessa skulle ha en högsta tillåtna hastighet om 250 km/tim. Förbigångsspåren skulle vara till för tåg som inte ska stanna på stationen, det vill säga fjärrtågen som ska vidare mot Jönköping och Stockholm.

När regeringen gav Trafikverket i uppdrag att utforma järnvägen för arbetspendling mellan Göteborg och Borås bedömde Trafikverket att kapaciteten för trafiken klaras med två spår vid Landvetter flygplats, om syftet med järnvägen enbart är arbetspendling Göteborg-Borås, och att förbigångsspåren därmed kunde tas bort. Två spår innebär att den tillåtna hastigheten genom stationen skulle vara maximalt 200 km/tim. Detta medför en längre restid för de eventuella tåg som inte ska stanna vid Landvetter flygplats, dels på grund av den lägre hastigheten förbi plattform, dels på grund av att stannande tåg inte kan passeras.

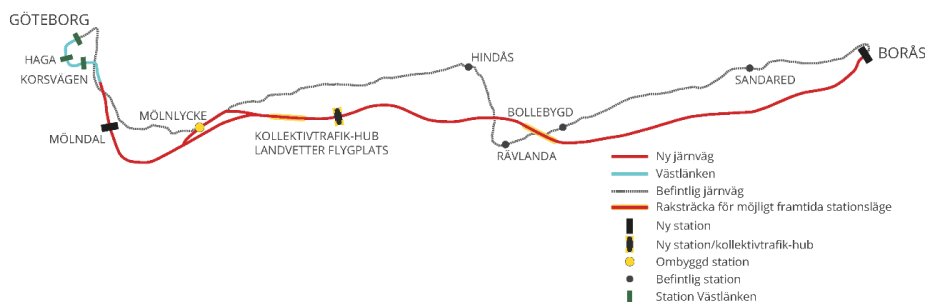
¹ Utredningen finns tillgänglig på: [Utredning av åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås \(diva-portal.org\)](https://diva-portal.org)

För att tydliggöra parternas önskade utformning av ny järnväg Göteborg-Borås undertecknade 2023-06-19 Västra Götalandsregionen, Swedavia, berörda kommuner samt de två kommunalförbunden i stråket en överenskommelse ”Ny järnväg Göteborg-Borås, Västsvenskt ställningstagande”. Kommunstyrelsen lyfte fram och bekräftade det västsvenska ställningstagandet i ärendet ”Ställningstagande inför inriktningsplanering avseende nationell plan för transportinfrastrukturen samt regional infrastruktur” (KS 2023-10-25 § 731). I det västsvenska ställningstagandet anges bland annat att ”Parterna är eniga om att ett attraktivt terminalnära stationsläge under Landvetter flygplats ska anläggas med fyrspårslösning för att möjliggöra förbigångslösning för framtida fjärtrafik och regionala direkttåg utan uppehåll”.

Trafikverket fick 2023-10-26 i uppdrag att återstarta den pausade planläggningsprocessen av ny järnväg Göteborg-Borås. I uppdraget angavs att den nya järnvägen får för staten inte kosta mer än den tidigare beräknade totalkostnaden för järnvägen Göteborg-Borås på 43,5 mdkr. Uppdraget angav vidare att vid en bred regional samsyn för tillkommande eller alternativa lösningar finns möjlighet till medfinansiering. Utifrån detta inleddes regionala samtal om järnvägens utformning.

Trafikverket meddelade under våren 2024 regeringen att det för närvarande inte fanns förutsättningar att komma vidare med planeringsarbetet, utifrån oenighet hos berörda parter i stråket Göteborg-Borås om utformningen av järnvägen. Regeringen gav 2024-05-23 länsstyrelsen i uppdrag att sondera förutsättningarna för att finna en lösning som kan få en större uppslutning mellan parterna i regionen. Syftet med uppdraget var att en fortsatt planering ska resultera i åtgärder som framför allt förbättrar förutsättningarna för arbetspendling i regionen samt förbättrar anslutningen till Landvetter flygplats. En utgångspunkt för planeringen var att genomförandet av åtgärderna kan ske så kostnadseffektivt och snabbt som möjligt. Uppdraget skulle slutredovisas till regeringen senast 2024-08-30.

Berörda parter tecknade 2024-06-19 en överenskommelse ”Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås”, se bilaga 1. Överenskommelsen innebär bland annat att parterna är överens om en utformning av ny järnväg Göteborg-Borås enligt följande illustration:



Figur 1: Illustration som visar principiell lösning med järnvägens sträckning och stationer enligt överenskommelsen.

Överenskommelsen innebär bland annat att:

- Ny dubbelspårig järnväg anläggs mellan Göteborg och Borås inom samma korridor som Trafikverkets högst rangordnade alternativ i lokaliseringsutredningen. Järnvägen kan ha hastigheter upp till 250 km/tim.
- På den nya järnvägen anläggs stationer i Mölndal, vid Landvetter flygplats och i Borås. En station med fyra spår byggs under Landvetter flygplats. Stationen anpassas för resande till flygplatsen, samt utvecklas till en hub för regionalt resande, dit bussar från omkringliggande kommuner och områden trafikerar. Detta ger tillgång till järnvägsförbindelser för boende i närområdet, näraliggande kommuner som Bollebygd och Mark, och avlastar busstrafiken till Göteborg.
- Station ska finnas i Mölnlycke, med såväl östlig som västlig anslutning till den nya banan. Ny dubbelspårig järnväg anläggs därför väster och öster om Mölnlycke. Banan väster, öster och söder om Mölnlycke anläggs till del i tunnel. Mölnlycke station byggs om och kommer ha två till tre spår, varav två vid plattform.
- Den nya järnvägen planeras med raksträckor vid Landvetter södra och Bollebygd i syfte att inte omöjliggöra framtida stationslägen.

Överenskommelsen anger vidare att ”Zon-indelningen i biljettsystemet utvecklas. Göteborgsregionen och Boråsregionen är idag två delregionala arbetsmarknader. Den nya järnvägen förändrar detta till en gemensam delregional arbetsmarknad. Då järnvägen behövs för att möjliggöra arbetsmarknadsförstoring, få upp resandet med järnväg och arbeta bort barriärer som delar upp arbetsmarknadsregionen är det naturligt att möjliggöra ökat resande i regionen. Åtgärder för detta är dels att hela Härryda kommun inkluderas i zon A, samt att Bollebygds kommun ges dubbel zon-tillhörighet.”

Avseende finansieringen angav överenskommelsen att utformningen av järnvägen utifrån ovanstående illustration inte inryms inom de 43,5 mdkr som tilldelats projektet, för tilläggen fyrspårslösning under Landvetter flygplats för framtida fjärrtågtrafikering och östlig anslutning från Mölnlycke station till den nya banan. För tilläggen kommer medfinansiering krävas. Enligt Trafikverkets initiala bedömning i samband med överenskommelsen uppgavs kostnaden för tilläggen fyrspår under Landvetter flygplats, (1 mdkr) och östlig anslutning från Mölnlycke (2-4 mdkr), till 3-5 mdkr i prisnivå 2021-02.

Överenskommelse ”Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås”

Den 30 augusti 2024 antog parterna en efterföljande överenskommelse, ”Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås”, se bilaga 2. De ekonomiska åtagandena för parterna gäller under förutsättning att respektive fullmäktigeförsamling i Västra Götalandsregionen och kommunerna godkänner respektive parts åtaganden i överenskommelsen.

Staten finansierar järnvägsprojektet med 43,5 mdkr i 2021 års prisnivå. Den gemensamma sträckningen, beskriven 2024-06-19, kräver enligt Trafikverket 3-5 mdkr i 2021 års prisnivå i tillkommande finansiering för att förverkligas. Parterna är beredda att medfinansiera byggnationen av den nya järnvägen enligt följande.

Den erbjudna medfinansieringen är (samtliga uppgifter enligt 2021-02 års prisnivå):

- Västra Götalandsregionen bidrar med maximalt 2,5 mdkr.
- Göteborgs Stad bidrar med 1 mdkr.
- Borås kommun bidrar med maximalt 345 mnkr, Härryda med maximalt 120 mnkr och Mölndal med maximalt 235 mnkr. Fördelningen utgår från befolkningsstorlek.
- Från den regionala planen avsätts 200-300 mnkr, givet förankring i Beredningen för hållbar utveckling och beslut av regionfullmäktige.
- Swedavia AB bär kostnaderna för att upprätta en kollektivtrafikhub på Landvetter flygplats. Detta tydliggörs i bifogade avsiktsförklaring från Swedavia AB. Västra Götalandsregionen genom Västtrafik åtar sig att trafikera huben med busstrafik.
- Näringslivets organisationer arbetar för att medverka till finansieringen enligt samma principer som gällande E20, år 2014. Sådana bidrag räknas av innan fördelningen av övriga parter medfinansiering.

Taket för den medfinansiering som parterna är beredda att bidra med är därmed 4,5 mdkr. Understiger den tillkommande kostnaden för byggnationen av tilläggen fyrspår vid Landvetter flygplats och östlig anslutning från Mölnlycke 4,5 mdkr ska överskjutande belopp inte faktureras parterna. Göteborgs Stad bidrag om 1 mdkr ligger dock kvar som grund för projektets finansiering.

Trafikverket har uppskattat att den tillkommande kostnaden för att fullgöra överenskommelsen från 2024-06-19 uppgår till 3-5 mdkr. Den erbjudna regionala och kommunala medfinansieringen ligger därmed i den översta delen av detta spann. Mot denna medfinansiering åtar sig Trafikverket, givet regeringens mandat, att färdigställa den nya järnvägen, enligt överenskommelsen 2024-06-19. Projektkostnader och projektrisk utöver denna medfinansiering bärs av Trafikverket.

Överenskommelsen anger även att potentiell EU-finansiering bör ingå i ett kommande avtal och proportionellt tillgodoräknas medfinansieringen.

Samtliga parter har kostnader för järnvägsprojektet, som ligger utanför denna medfinansiering. För kommuner är det till exempel framtagande och ändring av detaljplaner, för Västra Götalandsregionen är det exempelvis den förändrade zonindelningen i biljettsystemet.

Juridisk bedömning av medfinansiering

Enligt 2 kap. 1 § KL (2017:725) får kommuner själva ha hand om angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens område eller dess medlemmar (kommunala kompetensen och lokaliseringsprincipen). Enligt 2 kap. 2 § KL får kommunen inte ha hand om sådana angelägenheter som någon annan ska ha hand om.

Kompetensfrågan ska enligt förarbetena bedömas från synpunkten om det är lämpligt, ändamålsenligt, skäligt osv. att kommunen befattar sig med angelägenheten. Järnväg är som utgångspunkt en statlig angelägenhet, men detta överlappas av att välfungerande infrastruktur och kommunikationer samt planeringen av denna även är en angelägenhet för kommuner och regioner (jfr. prop. 2008/09:21 s. 35). I lag (2009:47) om vissa kommunala befogenheter (befogenhetslagen) ges kommunen också utvidgade befogenheter. Enligt 2 kap. 1 § befogenhetslagen får kommuner lämna bidrag till järnväg som staten ansvarar för. Enligt 1 kap. 2 § befogenhetslagen gäller också att det krävs

särskilda skäl för undantag från kravet på anknytning i 2 kap. 1 § KL. Det krävs däremot inte särskilda skäl om bidrag kan tillåtas redan utifrån att även lokaliseringsprincipen enligt praxis ger ett visst utrymme för engagemang utanför det egna området. Förutsättningen är att kommunen kan påvisa en förväntad nytta som står i rimlig proportion till kostnaden.

Det saknas ledning i förarbetena om vad som närmare avses med ett bidrag. I juridisk litteratur anges att det inte kan vara helfinansiering och att bidraget kan vara pengar, mark eller fördelaktiga lån. I förarbetena (prop. 2008/09:21 s. 38) uttalas att med särskilda skäl avses att projektet, till vilket bidraget ges, ska ha regional nytta för ett större område än varje enskild kommun. Det anges också att den nya trafiklösningen även måste medföra markant förbättrade kommunikationsmöjligheter i området och att byggandet av den aktuella vägen eller järnvägen till exempel kan bidra till kraftigt förbättrade transportmöjligheter som underlättar arbetspendling och skapar större arbetsmarknadsregioner, men också främjar företagsetableringar liksom utvecklingen av befintliga företag. Förarbetena framhåller att för storstadsregioner kan det också handla om investeringar som löser upp flaskhalsar i trafiknätet och därmed möjliggör ökat bostadsbyggande och andra exploateringar.

Medfinansiering av järnvägsprojektet är tillåtet som sådant i och med att det i befogenhetslagen finns en rätt att lämna bidrag till byggande av statlig järnväg. Det är också fråga om ett bidrag enligt lagens mening eftersom det inte är en helfinansiering. Sett till den uppskattade totala kostnaden för projektet är det fråga om ett mindre bidrag (cirka 2 %) och avsikten är främst att finansiera tillägg till projektet utanför kommunens område men till nytta för kommunen. Projektets förväntade nytta för kommunen i form av kraftigt förbättrade transportmöjligheter till och från staden, inte minst till dess närmaste stora flygplats och däri säkerställd kapacitet för en framtida utbyggnad till Jönköping- Stockholm, för kommuninvånare, företag och besökare får i hög grad anses stå i proportion till kostnaden och utgöra särskilda skäl för ett engagemang utanför kommunens område. Nu aktuell medfinansiering bör därför anses tillåten.

Finansiell hantering och effekter av medfinansieringen

Föreslagen medfinansiering från Göteborgs Stads sida uppgår till 1 mdkr i 2021-02 års prisnivå. Uppräknat med Trafikverkets föreslagna infrastrukturindex för investering banhållning (järnvägsindex) motsvarar det ca 1,23 mdkr i 2024-07 års prisnivå.

I grunden ska framtida åtaganden resultatföras i sin helhet när finansieringsavtal tecknas. Men när det avser kommuners medfinansiering till statlig eller regional infrastruktur medger lagen om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) att kommunen fördelar kostnaderna på upp till maximalt 25 år. En sådan fördelning får endast ske med enhetliga belopp årligen. Beslut om hantering bör ske i samband med beslut om medfinansieringsåtagandet, men behöver som senast läggas fast och hanteras under det bokföringsår som medfinansieringsavtalet tecknas.

Utöver de bokföringsmässiga resultat som följer av vald hantering ovan bokförs en skuld för att synliggöra det framtida åtagandet som sedan indexregleras årligen för att motsvara värdet av medfinansieringen den dag de faktiska utbetalningarna sker. Förändringen av skulden med anledning av den faktiska indexutvecklingen resultatförs årligen. I takt med att utbetalningarna till projektet genomförs minskas skulden, men utbetalningarna belastar inte kommunens resultat.

Stadsledningskontoret förutsätter att Trafikverket i samband med framtagandet av medfinansieringsavtalet även redogör för och har en dialog kring förväntad betalplan. Stadsledningskontorets utgångspunkt är att utbetalning sker i takt med utbyggnaden och att kommunens medfinansiering inte hanteras som någon form av förskottering. Stadsledningskontoret förutsätter även att Trafikverket meddelar vilket uppräknat järnvägsindex för 2024 som parterna bör utgå ifrån för att få en likalydande hantering, samt vilken generell prognos för indexeringen som parterna bör använda.

Utöver kostnaderna för själva medfinansieringen tillkommer de faktiska räntekostnaderna för de upplåningsbehov som kommer att krävas i samband med att utbetalningarna sker. Dessa effekter hanteras inom ramen för koncernbankens ordinarie verksamhet, men påverkar stadens finansiella kostnader negativt.

Utifrån överenskommelsen utgör Göteborgs Stads medfinansiering ett fast belopp och ska inte regleras om de samlade projektkostnaderna över- eller understiger budgeterad utbyggnad. Enligt överenskommelsen ska därmed projektkostnader och projektrisk utöver denna medfinansiering bäras av Trafikverket.

Genom överenskommelsen förtydligas även att kostnader förknippade med detaljplanearbete ska bekostas av respektive kommun. För Göteborgs Stad bedöms detta inte omfatta väsentliga belopp då sträckningen inom Göteborgs geografi är begränsad, men kan komma att behöva omhändertas inom ramen för den ordinarie budgetprocessen.

Fortsatt process och tidplan

Avseende fortsatt process och tidplan anger överenskommelsen från 2024-08-30:

”Trafikverket arbetar, givet regeringens uppdrag, under september 2024 fram ett avtal, som återspeglar den ingångna överenskommelsen om den gemensamma sträckningen (19 juni, 2024), samt det här föreliggande dokumentet. Avtalet ska tydliggöra och detaljera vad som ingår i den nya järnvägssträckningen, att alla delar ska förverkligas, samt medfinansieringen.

Trafikverket ska så fort som möjligt återstarta planläggning samt starta upp planläggning för tillkommande delar. Parterna ska gemensamt verka för en skyndsam byggstart samt skyndsamt färdigställande.”

Trafikverket har bekräftat till stadsledningskontoret att de planerar för att ha ett färdigt medfinansieringsavtal till 2024-09-30, som sedan kan läggas fram till berörda parter för beslut i respektive organisation. För att Göteborgs Stad ska kunna fatta beslut om föreliggande överenskommelse samt efterföljande medfinansiering innan årsskiftet föreslår stadsledningskontoret att ett mandat ges till kommunstyrelsen av kommunfullmäktige att fatta beslut om kommande avtal.

Trafikverket har också meddelat att de under hösten avser skicka ut en förnyad beredningsremiss, då uppdraget förändrats sedan föregående beredningsremiss (KS 2022-04-27 § 371), inför kommande tillåtlighetsprövning hos regeringen.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret bedömer att föreslagen utformning av ny järnväg Göteborg-Borås skapar förutsättningar för att stärka arbetsmarknadsregionen, minska biltrafiken i stråket samt avlasta busstrafiken in mot Korsvägen och vidare in i Göteborg.

Stadsledningskontoret bedömer att fyrspårsstationen under Landvetter flygplats, som nu medfinansieras av berörda parter genom överenskommelsen och efterföljande avtal, är en nyckel för att skapa långsiktiga förutsättningar för att effektivt kunna nyttja järnvägens kapacitet, i en möjlig framtida utbyggnad mot Jönköping-Stockholm.

Avseende kostnader för den förändrade zonindelningen är det viktigt att dessa tas av Västra Götalandsregionen, likt överenskommelsen anger. Därmed ska inte staden åläggas kostnader för den förändrade zonindelningen. I detta sammanhang ser stadsledningskontoret att staden behöver bevaka att de finansiella förutsättningarna för tillköp avseende exempelvis skolkort och den föreslagna kommunala subventionen av periodbiljetter i kollektivtrafiken inte påverkas.

Vid liknande medfinansieringsbeslut, exempelvis avseende Västsvenska paketet och motorvägutbyggnad av E20, har staden valt att omhänderta resultatbelastningen i sin helhet för medfinansieringen det år avtal tecknats. Det är stadsledningskontorets uppfattning att det för stadens del i grunden är mest fördelaktigt att om möjligt ta hela kostnaden direkt. Samtidigt kan kontoret konstatera att det ser svårt ut att kunna inarbeta dessa ca 1,2 mdkr i årets resultat utifrån de senaste ekonomiska prognoserna för stadens resultat. Om prognoser och utfall utvecklas på ett sätt som skapar ett ekonomiskt utrymme för att hantera medfinansieringen under året får det hanteras inom ramen för bokslutsarbetet.

Stadsledningskontoret avser därför, att i samband med det kommande tjänsteutlåtandet för medfinansieringsavtalets tecknande i kommunstyrelsen, föreslå att stadsledningskontoret får i uppdrag att hantera och inarbeta medfinansieringsåtagandet i bokslutsarbetet utifrån de finansiella förutsättningarna, och att slutligt beslut om hantering sker genom fastställande av årsbokslutet.

I detta sammanhang är det viktigt att påpeka att detta eventuella medfinansieringsåtagande inte finns inarbetat i stadsledningskontorets ”Förutsättningar för budget 2025-2027”. Det kan därmed finnas behov i den fortsatta budgetberedningen att hantera eller skapa beredskap för dessa kostnader för 2025 och framåt, med utgångspunkt i den hantering av upplösning som förordas politiskt.

Magnús Sigfússon

Eva Hessman

Direktör Särskilda strukturella frågor
och uppdrag

Stadsdirektör



Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås

Landshövdingen och Länsstyrelsen i Västra Götaland har av regeringen getts i uppdrag att sondera förutsättningarna för att finna en mellan aktörerna gemensam väg att bygga ny järnväg mellan Göteborg och Borås.

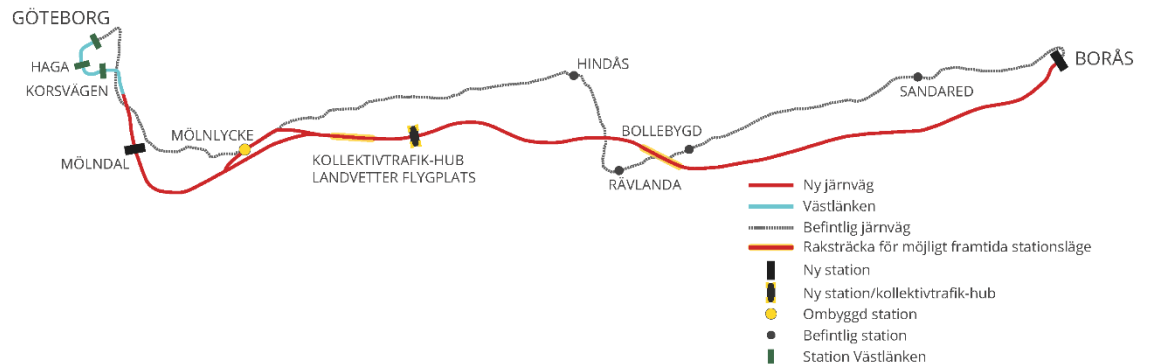
”Länsstyrelsen ska samråda med regionala och kommunala företrädare i Västra Götalands län och med Trafikverket för att nå en lösning som kan få en större upp-slutning i regionen. Länsstyrelsen bör även samråda med representanter för näringslivet. Syftet med uppdraget är att en fortsatt planering ska resultera i åtgärder som framför allt förbättrar förutsättningarna för arbetspendling i regionen samt förbättrar anslutningen till Landvetters flygplats. En utgångspunkt för planeringen är att genomförandet av åtgärderna kan ske så kostnadseffektivt och snabbt som möjligt.” ”Trafikverket ska bistå länsstyrelsen med sådana faktauppgifter, beräkningar och klarlägganden som länsstyrelsen begär.”

Utgångspunkten för uppdraget är av staten givna ekonomiska ramar och att genomförandet sker kostnadseffektivt och så snabbt som möjligt. Det finns möjlighet till regional medfinansiering. De gångna veckornas sonderingar har visat att det finns en möjlig och gemensam väg att komma fram och förverkliga den nya järnvägen. I detta papper redovisas hur en sådan väg, som samtliga berörda aktörer står bakom, ser ut. En strävan är att utveckla samhällsnyttan med den nya järnvägen. Trafikering och kopplingen till övriga kommunikationer behöver därför utvecklas i det kommande arbetet. Denna text syftar till att manifesteras aktörernas gemensamma väg framåt och utgöra grund för fortsatt arbete. Det finns en gemensam vilja och en gemensam syn. I augusti behöver denna gemensamma syn uttryckas i en skriftlig överenskommelse. Länsstyrelsen ska rapportera uppdraget till Regeringskansliet senast 30 augusti 2024.

1. Avtal om hela sträckningen

Nedanstående aktörer är överens om att och hur järnvägen Göteborg-Borås ska byggas.

Hela sträckningen, med dess olika delprojekt, ska omfattas av ett sammanhållet avtal med staten, för att säkra att helheten genomförs och överenskommelsen förverkligas.



Figur 1. Illustration som visar principiell lösning med järnvägens sträckning och stationer enligt överenskommelsen. Illustrationen utgår från figur 11 i Trafikverkets redovisning av regeringsuppdrag att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg-Borås¹ - med tillägg av östlig förbindelse från Mölnlycke och ska inte tolkas exakt avseende banans läge, tekniska lösningar etc.

Illustrationen visar:

- Ny, dubbelspårig järnväg anläggs mellan Göteborg och Borås inom samma korridor som Trafikverkets högst rangordnade alternativ i lokaliseringsutredningen. Järnvägen kan ha hastigheter upp till 250 km/tim.
- På den nya järnvägen anläggs stationer i Mölnådal, vid Landvetter flygplats och i Borås. Stationen vid Landvetter flygplats utvecklas till en hub för regionalt kollektivtrafikresande.
- Station ska finnas i Mölnlycke, med såväl östlig som västlig anslutning till den nya banan. Ny, dubbelspårig järnväg

¹ [Utredning av åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg-Borås, Redovisning av regeringsuppdrag](#). Trafikverket 2023. Publikationsnummer 2023:110.



anläggs därför väster och öster om Mölnlycke. Banan väster, öster och söder om Mölnlycke anläggs till del i tunnel. Mölnlycke station byggs om och kommer ha två till tre spår, varav två vid plattform.

- Den nya järnvägen planeras med raksträckor vid Landvetter södra och Bollebygd i syfte att inte omöjliggöra framtida stationslägen.

2. Mölnlycke station

Det ska finnas en station i Mölnlycke, som har såväl en västlig som östlig anslutning till den nya järnvägen. Banan i Mölnlycke omfattar två till tre spår med bibehållen koppling till kust-till-kustbanan.

3. Information

Länsstyrelsen åtar sig att organisera informationsmöten för boende i Mölnlycke-Skogen. Berörda statliga, regionala och lokala aktörer samt representanter från nedanstående näringslivsorganisationer medverkar.

4. Framtida stationslägen

Den nya banan byggs så att framtida stationslägen i Landvetter Södra och Bollebygd inte omöjliggörs.

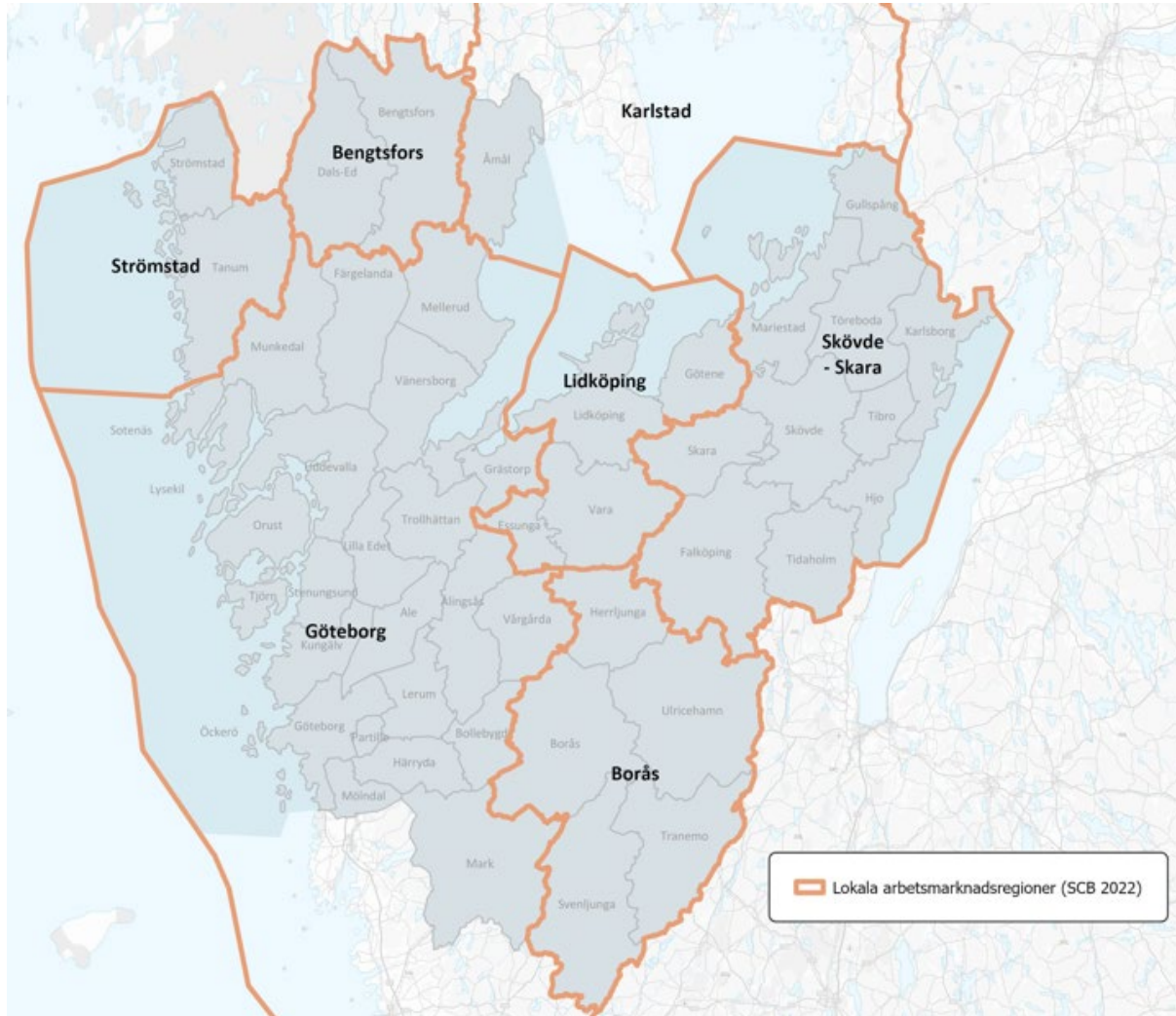
5. Landvetter flygplats

En station med fyra spår byggs under Landvetter flygplats. Stationen anpassas för resande till flygplatsen, samt utvecklas till en hub för regionalt resande, dit bussar från omkringliggande kommuner och områden trafikerar.

Detta ger tillgång till järnvägsförbindelser för boende i närområdet, näraliggande kommuner som Bollebygd och Mark, och avlastar busstrafiken till Göteborg.

6. Zon-indelningen i biljettsystemet utvecklas

Göteborgsregionen och Boråsregionen är idag två delregionala arbetsmarknader. Den nya järnvägen förändrar detta till en gemensam delregional arbetsmarknad. Då järnvägen behövs för att möjliggöra arbetsmarknadsförstoring, få upp resandet med järnväg och arbeta bort barriärer som delar upp arbetsmarknadsregionen är det naturligt att möjliggöra ökat resande i regionen. Åtgärder för detta är dels att hela Härryda kommun inkluderas i zon A, samt att Bollebygds kommun ges dubbel zon-tillhörighet.



7. Finansiering

Förslaget rymms enligt Trafikverkets tidigare bedömningar inom den statliga finansieringsramen² med undantag för tilläggen fyrsparslösning under Landvetters flygplats för framtida fjärrtågtrafikering och östlig anslutning från Mölnlycke station till den nya banan. För tilläggen kommer medfinansiering krävas. Enligt Trafikverkets initiala bedömning uppgår kostnaden för tilläggen fyrspar under Landvetter flygplats, (1 miljard SEK) och östlig anslutning från Mölnlycke (2-4 miljarder SEK), till 3-5 miljarder SEK utöver ram i prisnivå 2021-02. Hub Landvetter flygplats ingår inte i den statliga

² S 5 [Utredning av åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg-Borås. Redovisning av regeringsuppdrag.](#) Trafikverket 2023. Publikationsnummer 2023:110.



finansieringsramen.³ VGR och parterna är beredda att medverka konstruktivt till en medfinansieringslösning för de tillägg som föreslås. Vi undersöker också förutsättningar för näringslivsmedverkan.⁴

8. Verkställighetsberedning

En grupp inkluderande samtliga stråkets parter – Länsstyrelsen Västra Götaland, berörda kommuner, Västra Götalandsregionen, Swedavia samt Trafikverket - ges i uppgift att följa hela avtalets förverkligande, inklusive den ekonomiska utvecklingen.

9. Det vidare arbetet

Under juli och augusti 2024 behöver berörda aktörer ta fram fördjupade underlag på flera områden, som grund för ett gemensamt beslut innan augusti månads utgång.

Underlagen rör bl.a. utveckling av Landvetter som hub för delregionalt resande, ändrad zon-indelning i biljettsystemet, hur avtal med staten som täcker hela den överenskomna sträckningen utformas, samt medfinansiering. Den gemensamma sträckningen kommer betyda behov av tillkommande finansiering för två extra spår under Landvetters flygplats, samt den östra anslutningen från Mölnlycke till den övriga banan.

10. Aktörer som står bakom överenskommelse om gemensam inriktning

Bollebygds kommun
Borås kommun
Göteborgs kommun
Härryda kommun
Mölnåls kommun
Swedavia AB
Trafikverket
Västra Götalandsregionen
Företagarna
Svenskt Näringsliv
Västsvenska Handelskammaren

Med stöd av Länsstyrelsen i Västra Götaland

Göteborg, länsresidenset, 2024-06-19

³ Förändrad zon-indelning medför en kostnad för regionen.

⁴ Bollebygds kommun har nu ej möjlighet att medfinansiera, men medverkar till en lösning.



Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås

Den 19 juni kom nedanstående aktörer överens om en gemensam sträckning för ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Denna sträckning definierades i ett dokument – ”Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås”, som samtliga aktörer ställde sig bakom.

Samtliga överenskommelsens punkter från den 19 juni gäller.

I dokumentet från 19 juni återfinns också bl.a. förändringar i Västtrafiks zonindelning, liksom frågor om information och trafikering.

I det här föreliggande dokumentet fördjupas några av överenskommelsens delar, som krävs för att förverkliga den ingångna överenskommelsen. De ekonomiska åtagandena för parterna gäller under förutsättning att respektive fullmäktigeförsamling i Västra Götalandsregionen och kommunerna så beslutar, samt regeringens uppdrag till Trafikverket.

1. Avtal och överenskommelser

- Trafikverket arbetar, givet regeringens uppdrag, under september 2024 fram ett avtal, som återspeglar den ingångna överenskommelsen om den gemensamma sträckningen (19 juni, 2024), samt det här föreliggande dokumentet. Avtalet ska tydliggöra och detaljera vad som ingår i den nya järnvägssträckningen, att alla delar ska förverkligas, samt medfinansieringen.
- Trafikverket ska så fort som möjligt återstarta planläggning samt starta upp planläggning för tillkommande delar. Parterna ska gemensamt verka för en skyndsam byggstart samt skyndsamt färdigställande.
- Västra Götalandsregionen arbetar fram och fattar beslut gällande zonindelning och förbereder trafikering i kollektivtrafiken, som speglar detta dokument och överenskommelsen från den 19 juni.
- Länsstyrelsen i Västra Götaland håller samman och genomför informationsmöten i Härryda kommun. Medverkar gör Trafikverket, Västra Götalandsregionen och näringslivets organisationer. Detta tidsätts tillsammans med Härryda kommun.



- Länssstyrelsen håller samman information om järnvägsprojektet, i vilken Trafikverket och Västra Götalandsregionen medverkar, via Länssstyrelsens hemsida.
- Parterna ansvarar för nödvändiga beslut inför avtals och ytterligare här nämnda överenskommelsers ingående. Detta ska ske under 2024 och möjliggöra arbetets framdrift.

2. Medfinansiering

I punkt 7 i överenskommelsen den 19 juni står: ”Förslaget ryms enligt Trafikverkets tidigare bedömningar inom den statliga finansieringsramen¹ med undantag för tilläggen fyrspårlösning under Landvetters flygplats för framtida fjärrtågtrafikering och östlig anslutning från Mölnlycke station till den nya banan. För tilläggen kommer medfinansiering krävas. Enligt Trafikverkets initiala bedömning uppgår kostnaden för tilläggen fyrspår under Landvetter flygplats, (1 miljard SEK) och östlig anslutning från Mölnlycke (2-4 miljarder SEK), till 3-5 miljarder SEK utöver ram i prisnivå 2021-02. Hub Landvetter flygplats ingår inte i den statliga finansieringsramen.²

VGR och parterna är beredda att medverka konstruktivt till en medfinansieringslösning för de tillägg som föreslås.”

Staten finansierar järnvägsprojektet med 43,5 miljarder SEK i 2021 års prisnivå. Den gemensamma sträckningen, beskriven den 19 juni 2024, kräver enligt Trafikverket 3-5 miljarder SEK i 2021 års prisnivå i tillkommande finansiering för att förverkligas.

Parterna är beredda att medfinansiera byggnationen av den nya järnvägen enligt följande. Den erbjudna medfinansieringen är (samtliga uppgifter i 2021-02 års prisnivå³):

- Västra Götalandsregionen bidrar med maximalt 2,5 miljarder SEK.
- Göteborgs kommun bidrar med 1 miljard SEK.
- Borås kommun bidrar med maximalt 345 miljoner SEK, Härryda med maximalt 120 miljoner SEK och Mölndal med maximalt 235 miljoner SEK. Fördelningen utgår från befolkningsstorlek.

¹ S 5 [Utredning av åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg-Borås. Redovisning av regeringsuppdrag](#). Trafikverket 2023. Publikationsnummer 2023:110.

² Förändrad zon-indelning medför en kostnad för regionen.

³ Prisnivå omräknas i enlighet med Trafikverkets infrastrukturindex för investering järnväg.



- Från den regionala planen avsätts 200-300 miljoner SEK, givet förankring i Beredningen för hållbar utveckling och beslut av regionfullmäktige.
- Swedavia AB bär kostnaderna för att upprätta en kollektivtrafikhub på Landvetter flygplats. Detta tydliggörs i bifogade avsiktsförklaring från Swedavia AB. Västra Götalandsregionen genom Västtrafik åtar sig att trafikera hubben med busstrafik.
- Näringslivets organisationer arbetar för att medverka till finansieringen enligt samma principer som gällande E20, år 2014. Sådana bidrag räknas av innan fördelningen av övriga parter medfinansiering.

Taket för den medfinansiering som parterna är beredda att bidra med är därmed 4,5 miljarder SEK. Understiger den tillkommande kostnaden för byggnationen av tilläggen fyrspår vid Landvetter flygplats och östlig anslutning från Mölnlycke 4,5 miljarder SEK ska överskjutande belopp inte faktureras parterna.

Göteborgs bidrag om 1 miljard SEK ligger dock kvar som grund för projektets finansiering.

Trafikverket har uppskattat att den tillkommande kostnaden för att fullgöra överenskommelsen från den 19 juni 2024 uppgår till 3-5 miljarder SEK. Den erbjudna regionala och kommunala medfinansieringen ligger därmed i den översta delen av detta spann.

Mot denna medfinansiering åtar sig Trafikverket, givet regeringens mandat, att färdigställa den nya järnvägen, enligt överenskommelsen den 19 juni 2024.

Projektkostnader och projektrisk utöver denna medfinansiering bärs av Trafikverket.

Trafikverket ska möjliggöra en förutsägbarhet för medfinansieringen, tex i form av periodisering, för ingående kommuner och regionen.

Potentiell EU-finansiering bör ingå i ett kommande avtal och proportionellt tillgodoräknas medfinansieringen.

Samtliga parter har kostnader för järnvägsprojektet, som ligger utanför denna medfinansiering. För kommuner är det t.ex. framtagande och ändring av detaljplaner, för Västra Götalandsregionen är det t.ex. den förändrade zonindelningen i biljettsystemet.



3. Kollektivtrafikhub på Landvetter flygplats

Landvetter flygplats blir unik i Sverige, då samtliga trafikslag med kollektivtrafikhuben kommer att ansluta direkt till flygplatsen. Flygplatsens konkurrenskraft ökar med anslutning till reguljär järnvägstrafik och god kollektivtrafik.

Järnvägsstationen under jord kommer att ha uppgångar både i flygplatsens terminalhall och i markläge, för att möjliggöra snabb och smidig omstigning mellan trafikslag.

Resenärer ska kunna byta mellan buss och järnväg, och från buss och järnväg till flyg.

Swedavia har för avsikt att ta ansvar för att skapa, bygga och investera i en regional kollektivtrafikhub på Göteborg Landvetter Airport, enligt bilagd avsiktsförklaring. Samverkan med Västra Götalandsregionen och Härryda kommun är en förutsättning.

Andra aktörer kan vara av intresse för drift av kollektivtrafikhuben.

Genom den nya infrastrukturen finns en kommersiell potential att förverkliga tillsammans med näringslivet, vilket är för Swedavia AB att utveckla.

4. Zonindelning i Västtrafiks biljettsystem

Hela Härryda kommun ska inkluderas i zon A och Bollebygds kommun ges dubbel zon i Västtrafiks biljettsystem. Västra Götalandsregionen genom Västtrafik svarar för detta. Beslut om tid för införande ska fattas i samband med beslut om medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och parterna i stråket.

5. Trafikering

Västra Götalandsregionen åtar sig att trafikera den nya banan på ett sätt som stärker pendling och arbetsmarknadsförstoring, samt tillgång till Landvetter flygplats.

Syftet är att understödja samhällsnyttan med den nya järnvägen och stärka tillväxtförutsättningarna i kommuner och regionen.

Västra Götalandsregionen åtar sig att trafikera kollektivtrafikhuben på Landvetter flygplats med busstrafik. Arbetet sker i samverkan med kommunerna i stråket.



6. Aktörer som står bakom detta dokument

Bollebygds kommun

Borås kommun

Göteborgs kommun

Härryda kommun

Mölnads kommun

Västra Götalandsregionen

Trafikverket

Swedavia AB

Västsvenska Handelskammaren

Svenskt Näringsliv

Företagarna

Med stöd av Länsstyrelsen i Västra Götaland

Göteborg, länsresidenset, 2024-08-30