

Yttrande
2023-02-22

M, L, KD

Yttrande angående Yrkande från S, V, och MP angående behovet av en ny stambana mellan Göteborg och Borås

Yttrandet

Västra Götalandsregionen (VGR) har ansvarat för arbetet med att ta fram ett positionspapper som skickas till Trafikverket. Den 10 februari 2023 ställde sig flertalet kommuner bakom positionspapperet, tillsammans med bl.a GR och VGR. Syftet med positionspapperet har varit att enas om en gemensam hållning från Västsverige. I positionspapperet framhålls bland annat vikten av den utbyggda kapaciteten mellan Borås och Göteborg samt att man håller både tidplan och restid. VGR leder nu arbetet med att ta fram en kommunikationsplan och påverkansagenda i frågan där samtliga som står bakom positionspapperet ingår. Då regionen samt flertalet västsvenska kommuner har enats om en gemensam hållning ser vi inget syfte i att Göteborg ska skicka en hemställan till regeringen. I frågor, likt denna, är det viktigt att samla breda majoriteter genom att ha dialog i stället för att driva symbolpolitik.

Yrkande
2023-02-22

Socialdemokraterna, Vänsterpartiet, Miljöpartiet
2.2.8

Yrkande angående behovet av ny stambana mellan Göteborg och Borås

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

1. Kommunstyrelsen hemställer till regeringen om att återuppta arbetet med projektet Göteborg–Borås i enlighet med ”Positionsrapport för utbyggnad av ny järnväg Göteborg – Borås”.

Yrkandet

I december 2022 fattade regeringen beslut om att revidera sina uppdrag till Trafikverket. I det nya uppdraget pausas planeringen av den nya stambanan mellan Göteborg och Borås. Beslutet är negativt för såväl Göteborg som för Göteborgsregionen och innebär, givet de betydande ekonomiska belopp som redan använts inom ramen för projektplanen, en oaktsam hushållning med skattebetalarnas pengar. Dessutom påverkar beslutet kalkylen för andra redan pågående infrastrukturprojekt. Som en del i de aviserade utredningarna vill regeringen att förstärkningar av den befintliga järnvägen ska övervägas som alternativ. I beslutet anges att trafikstarten inte ska påverkas, vilket måste bedömas som mycket svåruppnått.

Nyligen enades stråksamverkansgruppen för Göteborg-Borås om ett positionsrapport för utbyggnad av ny järnväg Göteborg – Borås som tar hänsyn till både Göteborgs behov, andra kommuners behov, regionens behov och regeringens nya direktiv. Under Västra Götalandsregionens ledning har de ingående parterna undertecknat en kompromiss som – fullt genomförd - skulle gynna alla intressenter i samarbetet. Göteborgs stad står bakom positionsrapporten och vill uppmana regeringen att låta denna eniga kompromiss väga tungt vid beredningen av nya banor i vårt närområde.

Sedan ett antal år tillbaka har flera olika regeringar, i tätt samarbete med kommuner och regioner, försökt åtgärda de befintliga stambanornas skick och tillgodose de resebehov som uppstått genom att planera för nya stambanor. En väsentlig del i utbyggnaden av ett modernt svenskt järnvägsnät är stråket Göteborg-Borås. Trafikverkets planeringsarbete har redan pågått i ett årtionde och påverkat berörda kommuners stadsutveckling och trafikinfrastrukturplaner.

I Göteborgs stads fall är projektet av väsentlig vikt och vissa delar av positionsrapporten av särskild betydelse. Att positionsrapporten konstaterar att den framtida järnvägen måste skapa förutsättningar för en fortsatt utbyggnad mot Ulricehamn – Jönköping – Stockholm, samtidigt som kollektivtrafikens andel av trafiken i stråket och till Landvetter flygplats ska öka markant, är viktigt i flera avseenden. En fullt utbyggd stambana skulle innebära starkare konkurrenskraft för Göteborgs näringsliv, en

förstorad arbetsmarknadsregion för arbetssökande, mer klimatvänliga pendlingsmöjligheter och minskad trängsel i centrala Göteborg. I kombination med den dubbelspåriga hamnbanan skulle en flytt av den primära persontrafiken från den befintliga banan till en ny stambana innebära att stora volymer gods kan transporteras med järnväg i stället för med lastbil, vilket också framhålls i positionsapprets avsnitt om att en ny järnväg måste säkerställa att godstransporter kan utvecklas på befintlig Kust-till-kust-bana.

Även restiden mellan Göteborg och Borås är av avsevärd betydelse. När 70 minuter blir 35 minuter kan hundratals bussar och tusentals bilresor mellan Göteborg och Borås ersättas dagligen av tågförbindelser till stadens knutpunkter. Lågt räknade kalkyler visar att dagens 1,5 miljoner bussresor mellan orterna blir 4 miljoner tågresor per år när den nya dubbelspåriga järnvägen finns på plats. Fler människor kan då besöka och uppleva Göteborg, utan att staden – och i synnerhet dess centrala delar – belastas med buller och utsläpp.

I Göteborg riskerar den pausade planeringen att skapabetydande osäkerhet för stadens invånare, arbetspendlare och näringsliv. Stråket har utretts och förberetts i många år Göteborg är i stort behov av förbättrade kommunikationer och dagens järnväg mellan Göteborg och Borås är av museal standard avseende persontrafik. För staden, den gröna omställningen, näringslivet, arbetspendlare och hela regionen bör arbetet med projektet Göteborg-Borås tillåtas att fortgå och tillräckliga medel allokeras för att färdigprojektera och slutligen – i enlighet med intentionerna i det överenskomna positionsappret mellan de berörda parterna - färdigställa den nya sträckningen.