

BESLUT EFTER UTREDNING OM ALTERNATIVA STATIONSLÄGEN VID LANDVETTERS FLYGPLATS

Bakgrund

Sverigeförhandlingen gav 2016-07-08 Trafikverket i uppdrag att utreda alternativa stationslägen vid Landvetters flygplats. Skälet till detta uppdrag var att konsultfirman Arup, i den second opinion man genomfört åt Trafikverket efter beställning av Sverigeförhandlingen, föreslagit att stationen vid Landvetters flygplats skulle kunna byggas till en lägre kostnad om den byggdes ovan mark.

Sverigeförhandlingen gav därför Trafikverket i uppdrag att utreda alternativa stationslägen vid Landvetters flygplats. Utredningen skulle utgöra ett underlag för beslut om det fanns anledning att, utifrån Sverigeförhandlingens uppdrag, fördjupa analyserna ytterligare eller inte. Trafikverket gavs möjlighet att studera även andra alternativ än vad som Arup föreslagit.

Trafikverket levererade sin rapport 2016-11-04, och 2016-11-07 sände Sverigeförhandlingen den till Swedavia, Västra Götalandsregionen och Härryda kommun för synpunkter. Rapporten publicerades också på Sverigeförhandlingens webbplats 2016-11-10.

Synpunkter inkom från Swedavia, Västra Götalandsregionen, Härryda kommun, Mölndals stad, Borås stad, Göteborgsregionens kommunalförbund och Boråsregionen - Sjuhärads kommunalförbund.

Därefter har Sverigeförhandlingen, utifrån vårt uppdrag, analyserat såväl rapporten som inkomna synpunkter.

Beslut

Sverigeförhandlingen har, utifrån analys av Trafikverkets rapport och inkomna synpunkter, beslutat att påbörja förhandling om bland annat medfinansiering avseende stationen vid Landvetters flygplats utifrån det planerade centrala stationsläget.

De huvudsakliga skälen är följande:

- Sverigeförhandlingens arbete utgår från ett nyttoorienterat tänk där nyttorna, inte minst de sex nyttor Sverigeförhandlingen haft med sig genom hela processen, är viktiga och styrande. Dessa sex nyttor är Bostadsnytta, Resenärsnytta, Miljönytta, Arbetsmarknadsnytta, Näringslivsnytta och Social nytta. Dessa nyttor kan, i Sverigeförhandlingens uppdrag, ibland motivera lösningar som kostar mer än andra lösningar. Detta har, t.ex. varit fallet när det gäller valet mellan centrala, externa och perifera stationslägen i större städer mellan



SVERIGEFÖRHANDLINGEN

högstastighetsjärnvägens ändpunkter. Men givetvis finns gränser för hur mycket högre kostnaderna får vara i förhållande till andra lösningar även om nyttorna är större.

- Restidsmålet på 2 timmar för tåg utan uppehåll Stockholm C-Göteborg C.
- När det gäller stationsläge vid Landvetter indikerar Trafikverkets rapport att det hittills planerade läget, d.v.s. ett centralt läge under flygplatsen, ger högre kostnader än vissa alternativa stationslägen. Men samtidigt har betydligt större nyttor identifierats för det centrala stationsläget, bl.a. att det bidrar till att hålla nere restiderna.

Sverigeförhandlingen anser därför att kostnadsskillnaden, utifrån nu kända förhållanden och utifrån vårt uppdrag, inte är tillräckligt stor för att motivera de minskade nyttorna som alternativa stationslägen skulle ge.

Samtidigt fortsätter den ordinarie planeringsprocess som Trafikverket arbetar med parallellt med Sverigeförhandlingens arbete. Detta är likartat förhållandena i flera av de kommuner där Sverigeförhandlingen och kommunen gjort överenskommelser.

2017-02-01

Niklas Lundin