
LEDARE

Vettigt att regionen betalar tre miljarder för ny järnväg? Borås en halv miljard? Ja, tyvärr

LEDARE | Idag 14.51, uppdaterad 39 minuter sedan



En typ av höghastighetståg som diskuteras för att användas i Kalifornien.

Är det rimligt att alla vi skattebetalare i Västra Götalandsregionen går in med tre miljarder – 3 000 000 000 kronor – för att kickstarta en ny järnväg Borås-Göteborg? Ja. Tyvärr.

Tyvärr, eftersom järnväg är och bör vara statlig infrastruktur som nyttjas av människor och företag långt bortom regionens gräns.

Tyvärr, eftersom det trots finansminister Magdalena Anderssons (S) löfte i förra valrörelsen, om att en ny järnvägen Borås-Göteborg skulle stå klar till år 2030, finnes en betydande risk att så annars inte blir fallet.

ERBJUDANDE!

Fri tillgång till allt på bt.se. Endast 1 krona första månaden.



Foto: Christine Olsson/TT

I december 2013 utlovade dåvarande finansministerkandidaten Magdalena Andersson (S) att om S vann valet skulle en ny järnväg Göteborg-Borås stå klar senast år 2030.

I morgon, onsdag, skulle Anderssons chef, statsminister Stefan Löfven, komma till Handelskammarens årsmöte i Göteborg för att hålla ett tal. Så blir det dock inte på grund av sjukdom. Löfven ersätts av närings- och innovationsminister Mikael Damberg (S).

Ledarsidan skrev härom veckan att bedömningen är att Löfven då verkligen har med sig besked om att denna gudsfrögnade järnvägssträcka i sista minuten lyfts in i den så kallade nationella infrastrukturplanen, som regeringen inom kort beslutar om.



Kartan visar Trafikverkets utredningsområde för ny järnväg Borås-Göteborg (grå fält). Sannolik byggstart: Göteborg-Landvetter.

Men denna plan sträcker sig ju ända fram till år 2029; Västsverige och Borås lever alltså med risken att någon spade inte sätts i jorden förrän om ett drygt decennium.

Den tiden finnes inte.

Så länge kan inte Sveriges just nu hetaste näringslivsregion vänta.



Regionrådet Birgitta Losman (MP) tittar på järnväg i Mellerud. Nu har hon och Moderaternas Johnny Magnusson tagit initiativet till att regionen bör medfinansiera en snabb byggstart Göteborg-Borås med tre miljarder.

Den fråga som politikerna i Västra Götalandsregionens ledning har brottats med den senaste tiden har varit om man ska försöka undvika ännu en långbänk genom att bryta mot konventionen och erbjuda staten en rejäl medfinansiering. På tisdagen meddelade

alltså Grönblå samverkan, som Alliansens och Miljöpartiets styrande konstellation i regionen ju kallas, att man enats om att erbjuda staten tre miljarder – med två motkrav:

1. Att sträckan Göteborg - Borås, med någon del ur den begärda första etappen Göteborg-Landvetter-Bollebygd, läggs in i nationell plan med byggstart senast 2023
2. Att hela sträckan Göteborg - Borås blir byggd och fullt ut statligt finansierad snarast (hela sträckan har en bedömd kostnad om minst 33 miljarder...)

Punkt två blir med nödvändighet diffus i tid, eftersom regeringen ju inom kort ska inleda blocköverskridande samtal om hela höghastighetsprojektet.

S a m t l i g a partier utom Sverigedemokraterna har sagt sig vilja ha ny järnväg Göteborg-Borås, så här handlar det mer om formerna för finansiering, hastighet på tågen och Trafikverkets detaljprojektering. A t t banan byggs måste ses som givet. Men det gäller alltså att hålla uppe trycket om att det blir i (relativ) närtid.



Foto: Lennart Magnusson

Ordföranden för regionstyrelsen i Västra Götaland, Moderaternas Johnny Magnusson, är alltså med på medfinansieringståget.

Det är Miljöpartiets regionråd Birgitta Losman och Moderaternas regionstyrelseordförande Johnny Magnusson som främst drivit frågan om att gå in med regional medfinansiering, men såvitt ledarsidan kan bedöma är det full uppslutning på allianssidan. Vi har skäl att tro att även Socialdemokraterna och regionrådet Helén Eliasson är med på denna tågagn, men det är alltså Grönblå samverkan som gjort tisdagens överenskommelse.

”Att få till byggstart inom första planperioden, alltså senast 2023, är otroligt viktigt. Med dessa pengar borde det gå, det finns bandelar som är tillräckligt väl utredda. Resten får helt enkelt lösa sig därpå. Det är lite av nu eller inte alls”, säger Birgitta Losman, tillika politiskt ansvarig för näringsliv och infrastruktur.

x Men regionens skattepengar till järnväg...?

”Egentligen gillar ju ingen medfinansiering. Men detta känns så centralt för hela vår landsdel, och regionen har den nödvändiga skattekraften”.

Regionens erbjudande aktualiserar motsvarande fråga i de närmast berörda kommunerna, som Borås och Bollebygd; dags öppna plånboken?

När Borås önskade få fart på ombyggnaden av 27:an gick staden in med 94 miljoner i förskottering. Betydelsen av järnvägen är av en annan dimension och en mental beredskap finns redan, eftersom den initiala överenskommelsen med Sverigeförhandlingen ju innehöll en medfinansiering om 120 miljoner.

Men politikerna i Borås bör vara redo sikta högre: 500 miljoner? En halv miljard för att ha hela banan till Göteborg klar till år 2030? Förutom att det skulle bidra till att rädda Magdalena Anderssons ansikte, vore det ett sätt att äntligen kunna lyfta locket på decennier av oklarheter i hur staden ska byggas.

Ja, det tycker nog inte bara finansministerns partivänner vore värt en halv miljard.