

PLANBESKRIVNING SAMRÅDSHANDLING, SAMRÅD 1 VÅREN 2025

Ny järnväg Göteborg–Borås Delen Almedal–Mölndal

Göteborgs Stad och Mölndals stad, Västra Götalands län

Järnvägsplan, utformning av planförslag 2025-03-28

Ärendenummer TRV 2024/132436

Trafikverket
Postadress: Trafikverket, 411 04 Göteborg
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känsligt
Dokumenttitel: Planbeskrivning samrådshandling,
Ny järnväg Göteborg-Borås, delen Almedal-Mölndal. Järnvägsplan utformning
av planförslag
Författare: Mattias Bååth, Daniel Götborg, Marcus Ekström
Dokumentdatum: 2025-03-28
Ärendenummer: TRV 2024/132436

Uppdragsnummer: 178767
Version: 1.0
Projektledare: Karin Malmquist, Trafikverket
Produktansvarig: Emelie Bernsson, Trafikverket

Foto framsida: Trafikverket
Foto övriga sidor: Ramboll/Tyréns/Abako
Kartor, figurer och illustrationer: Ramboll/Tyréns/Abako
Underlag bakgrundskartor: Göteborgs Stad och Mölndals stad

©
©

Läsanvisning

Denna planbeskrivning ingår som en av handlingarna i samråd 1. De övriga handlingarna är; PM Metod för val av spårlinje, Miljökonsekvensbeskrivning, PM Bedömningsskala i miljökonsekvensbeskrivningen, Integrerad landskapskaraktärsanalys (ILKA), Social

konsekvensanalys och Kulturarvsanalys. Ett separat samråd genomförs också för miljöprövning av vattenverksamhet och till denna finns ett Samrådsunderlag vattenverksamhet.

Nedan beskrivs kort innehållet i planbeskrivningens respektive kapitel. Materialet kommer att kompletteras, beskrivas och redovisas mer ingående i kommande version av planbeskrivningen, till samråd 2.

Kapitel 1: Inledning

I kapitel 1 beskrivs bakgrunden till projektet, planläggningsprocessen, projektets syfte och övergripande mål, samt projektmål och samhällsmål.

Kapitel 2: Förutsättningar

I kapitel 2 beskrivs övergripande förutsättningar som har betydelse för järnvägsanläggningens lokalisering, utformning och byggmetoder. Bland annat beskrivs landskapet, markanvändning, riksintressen, miljö och infrastruktur.

Kapitel 3: Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv

I kapitel 3 beskrivs den planerade järnvägsanläggningens funktion, dess rekommenderade spårlinje och utformning samt byggskedet. Till samråd 1 är fokus på lokaliseringen.

Kapitel 4: Övriga utredda alternativ med motiv

I kapitel 4 beskrivs de alternativa utformningar av spårlinjen och anläggningen som har utretts, men inte rekommenderats.

Kapitel 5: Effekter och konsekvenser

Kapitel 5 beskriver de översiktliga effekter och konsekvenser som rekommenderad spårlinje medför. Informationen i flertalet underkapitel är hämtad från projektets miljökonsekvensbeskrivning (MKB), där utförligare information om effekterna och konsekvenserna ifråga finns beskriven. Konsekvenserna är översiktliga till samråd 1 och fördjupas till samråd 2.

Kapitel 6: Samlad bedömning

Detta kapitel är tomt till samråd 1, men kommer till samråd 2 att redovisa sammanfattat måluppfyllelse av projektmål, bedömning av överensstämmelse och bidrag till de transportpolitiska målen och miljökvalitetsmålen. En sammanställning av konsekvenser ska också redovisas.

Kapitel 7: Överensstämmelse med miljöbalken och tillåtlighetsprövningens villkor

Kapitel 7 sammanfattar kort slutsatser utifrån bedömningarna av effekter och konsekvenser. Kapitlet sammanfattar underlag från projektets miljökonsekvensbeskrivning (MKB), där mer utförlig information framgår.

Kapitel 8: Markanspråk och pågående markanvändning

Kapitel 8 redovisar för vilka ändamål och i vilken omfattning mark tas i anspråk inom järnvägsplanen och vad motiven är för detta.

Kapitel 9: Fortsatt arbete

I kapitel 9 redovisas bland annat behov av tillstånd och dispenser, uppföljning, kontroller under byggskedet samt viktiga frågor som ska hanteras eller utredas i det fortsatta arbetet. Kapitlet kommer att fördjupas till samråd 2.

Kapitel 10: Genomförande och finansiering

I kapitel 10 redogörs för hur projektet påverkar kommunala detaljplaner och hur projektet är tänkt att genomföras och finansieras.

Kapitel 11-13: Ordlista, referenser och bilagor

I kapitel 11 finns en ordlista med förklaringar till ord och begrepp som används i planbeskrivningen. I kapitel 12 förtecknas referenser och i kapitel 13 listas bilagor till planbeskrivningen.

Innehåll

1 Inledning	8	5 Effekter och konsekvenser	49	9 Fortsatt arbete	59
1.1 Bakgrund	8	5.1 Landskap.....	49	9.1 Efterföljande tillstånd och dispenser.....	59
1.2 Planläggningsprocessen.....	9	5.2 Befolkning och markanvändning.....	49	9.2 Kontroller under byggskedet.....	59
1.3 Mål för projektet.....	10	5.3 Riksintressen.....	50	9.3 Kontroller i driftskedet	59
2 Förutsättningar	13	5.4 Miljö och hälsa	50	10 Genomförande och finansiering	60
2.1 Landskapet	13	5.5 Befintlig infrastruktur och trafikering.....	53	10.1 Formell hantering.....	60
2.2 Befolkning och markanvändning.....	14	5.6 Samhällsekonomisk bedömning (sammanfat- tning)	53	10.2 Påverkan på kommunala planer	61
2.3 Riksintressen.....	17	5.7 Indirekta och samverkande effekter och kon- sekvenser	53	10.3 Genomförande	62
2.4 Miljö och hälsa	18	5.8 Påverkan under byggtiden.....	54	10.4 Finansiering och kostnad	62
2.5 Befintlig infrastruktur och trafikering	27	6 Samlad bedömning	56	11 Ordlista	63
2.6 Byggnadstekniska förutsättningar	29	6.1 Måluppfyllelse	56	12 Referenser	68
2.7 Angränsande projekt.....	31	6.2 Sammanställning av konsekvenser	56	13 Bilagor	70
3 Den planerade järnvägens lokalisering och utformning med motiv	33	7 Överensstämmelse med miljöbalken och tillåtlighetsprövningens villkor	57		
3.1 Funktion och trafikering	33	7.1 Allmänna hänsynsregler	57		
3.2 Vald lokalisering med motiv	33	7.2 Miljökvalitetsnormer	57		
3.3 Rekommenderad spårlinje med motiv.....	33	7.3 Bestämmelser om hushållning med mark- och vattenområden	57		
3.4 Rekommenderad utformning med motiv	39	7.4 Skyddade områden	57		
3.5 Skyddsåtgärder och försiktighetsmått som redo- visas på plankarta och fastställs.....	43	7.5 Överensstämmelse med tillåtlighetsprövningens villkor	57		
3.6 Övriga inarbetade skyddsåtgärder och försik- tighetsmått.....	43	8 Markanspråk och pågående markanvändning	58		
3.7 Erbjudande om förvärv	43	8.1 Permanent markanspråk med äganderätt.....	58		
4 Övriga utredda alternativ med motiv	44	8.2 Permanent markanspråk med servitutsrätt	58		
4.1 Övriga utredda spårlinjer med motiv	44	8.3 Vägområde med vägrätt	58		
4.2 Bortvalda utformningar med motiv	48	8.4 Vägområde med inskränkt vägrätt.....	58		
4.3 Bortvalda skyddsåtgärder	48	8.5 Tillfälligt markanspråk med nyttjanderätt	58		
		8.6 Kombinerade markanspråk	58		
		8.7 Indragning av väg från allmänt underhåll	58		

Sammanfattning

Bakgrund och syfte

Ny järnväg Göteborg–Borås omfattar cirka sex mil ny dubbelspårig järnväg för regionaltåg och fjärrtåg. En lokaliseringsutredning har genomförts, vilken förordar ett lokaliseringsalternativ för fortsatt planläggning. Sträckan Göteborg-Borås har delats upp i ett antal järnvägsplaner, där denna handling omfattar järnvägsplanen Almedal-Möln dal, se figur 0.1. Byggstart för Ny järnväg Göteborg-Borås är planerad till 2029-2031.

Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ska kraftigt minska restiden med tåg mellan Västsveriges två största städer samt möjliggöra resor med tåg till Landvetter flygplats. En utbyggnad av järnvägen och Möln dal station skapar förutsättning för en ökad överföring av resor från bil till tåg, vilket minskar koldioxidutsläppen och är positivt för människors hälsa.

Förutsättningar

Järnvägskorridoren för Almedal-Möln dal följer Möln dalsåns dalgång och karaktäriseras av stora infrastrukturstråk, verksamhetsområden och boendemiljöer. Infrastrukturen och bebyggelsen följer dalgångens riktning och påverkar människors rörelsemönster och möjligheten att orientera sig i landskapet. Infrastrukturen (väg och järnväg) är viktiga stråk för transport och kommunikation, men utgör samtidigt en barriär för människor att förflytta sig i östvästlig riktning. Befintliga broar och viadukter för passage över eller under infrastruktur och vattendrag är därför centrala för hur människor rör sig och för hela samhällets funktion.

Den bebyggda dalgången innebär att större delen av järnvägskorridoren omfattas av detaljplan. Befintlig Västkustbana och Kust till kust-banan samt E6/E20 är utpekade som riksintressen för kommunikation. Den utredda korridoren för framtida järnväg Göteborg-Borås är också utpekad som riksintresse.

Den stora andelen bebyggelse och infrastruktur gör att områden för natur och rekreation inom järnvägskorridoren är få. Naturmiljöer är främst knutna till vattendragen Möln dalsån och Kålleredsbäcken. Det finns även ett antal fornlämningar och kulturhistoriskt intressanta områden och byggnader i dalgången.

Rekommenderad spårlinje med motiv

Den tidigare lokaliseringsutredningen mynnade ut i ett förslag till järnvägskorridor. I järnvägsplanen har olika alternativ till placering av järnvägen inom järnvägskorridoren studerats. Alternativa spårlinjer har utvärderats i en bedömning, baserad på fem bedömningsgrunder; hållbarhetsbedömning, miljöbedömning, byggbarhet, investeringskostnad och samrådssynpunkter. Bedömningarna har lett fram till en rekommenderad spårlinje.

Alternativa spårlinjer har utvärderats för tre delområden, se figur 0.1. Längs sträckan har två huvudalternativ studerats, som innebär att spåren läggs i den västra eller östra delen av järnvägskorridoren. Vid stationen går alternativen samman, vilket innebär att till exempel en västlig spårlinje i delområde Norr går att kombinera med en östlig spårlinje i delområde Söder. Förutom östligt och västligt spårlinjealternativ har olika alternativ studerats vid ett antal kritiska passager inom respektive delområde.

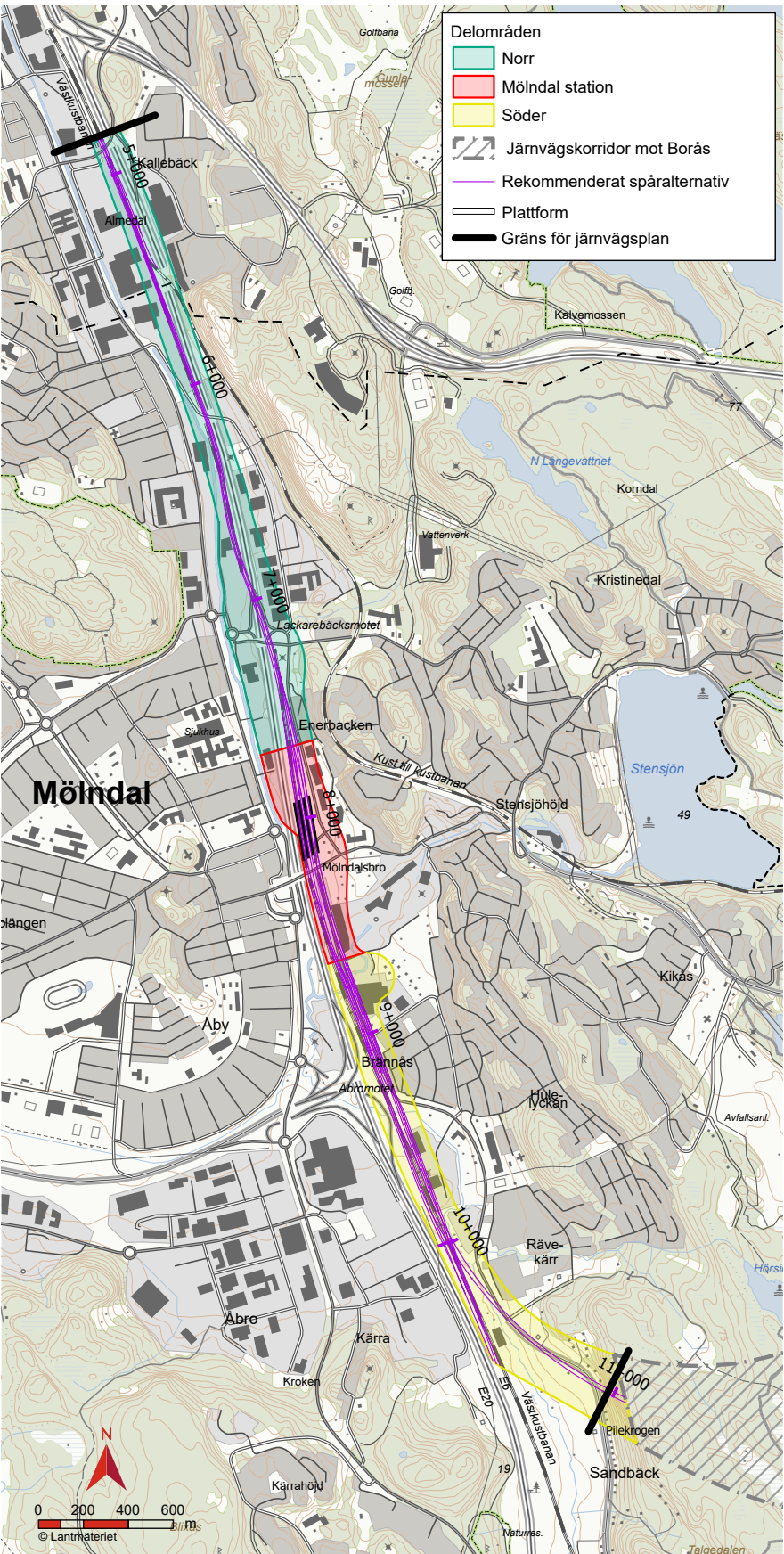
Nedan presenteras rekommenderat alternativ med motiv till varför det rekommenderas.

Delområde Norr

Delområde Norr avser sträckan norr om Möln dal station. Järnvägskorridoren är smal, men alternativ med en östlig respektive västlig spårlinje inom järnvägskorridoren har studerats. Skillnaden mellan alternativen är främst på vilken sida om den befintliga tunneln under Lackarebäcksmotet som en ny tunnel ska placeras. Den västra spårlinjen rekommenderas för att den minskar intrånget i Ekekullen jämfört med den östra, vilket är positivt för bland annat natur- och kulturmiljö samt stads- och landskapskaraktär. Den västra spårlinjen bedöms även som något enklare att bygga och påverkar inte trafiken på E6/E20 i lika hög grad som den östra spårlinjen. Den västra spårlinjen har också något lägre investeringskostnad.

Vid Maxi ICA Stormarknad är utrymmet för nya spår begränsat. Ett alternativ med ett smalare spårområde rekommenderas. Det innebär ett avsteg från Trafikverkets interna regelverk avseende avstånd mellan spåren och minskar spårområdets bredd med cirka 1,5 meter.

Den befintliga Flöjelbergsbrons funktion ersätts med en ny bro. En ny bro behövs för att de nya spåren ska få plats under bron. Söder om Flöjelbergsbron passerar de nya spåren i en trång passage mellan E6/E20 och Möln dalsån, som benämns Åkröken. För att få plats med spåren utan stora intrång i Möln dalsån behöver E6/E20 flyttas österut på en sträcka av cirka en kilometer.



Figur 0.1: Karta över korridor för järnvägsplan för Almedal-Möln dal.

Befintliga spår passerar E6/E20 i en tunnel under Lackarebäcksmotet. Denna föreslås kompletteras med ytterligare en tunnel för de nya spårerna. Alternativ med ny tunnel väster eller öster om den befintliga tunneln har studerats. Den nya tunneln innebär påverkan på Lackarebäcksmotet, som behöver byggas om. Det innebär en ny bro över E6/E20 samt förändrade gång- och cykelvägar. Ett ombyggt Lackarebäcksmot samt ytterligare järnvägsspår innebär att Järnvägsgrändens behov flyttas längre österut. Det innebär i sin tur att fastigheter i kvarteret Trädgården påverkas. Söder om Lackarebäcksmotet behöver Ekekullsbron funktion ersättas.

Mölndal station
Söder om Ekekullsbron förgrenar sig spårerna mot Mölndal station. För att klara den framtida trafiken behöver den befintliga stationen kompletteras med nya spår så att det blir sex plattformsspår, jämfört med dagens tre spår.

Inledningsvis studerades plattformarnas läge i förhållande till Mölndalsbro. Rekommendationen är att placera plattformarna norr om Mölndalsbro. Det ger bättre möjlighet till en god utformning av stationen då utrymmet är mer begränsat söder om Mölndalsbro.

Två olika utformningsprinciper avseende plattformarna har studerats, tre mittplattformar eller två mittplattformar och två sidoplattformar (2+2). Principen 2+2 plattformar rekommenderas. Detta på grund av att 2 mittplattformar och 2 sidoplattformar möjliggör större

punktlighet för tågen och ett robustare järnvägssystem, jämfört med alternativet med tre plattformar. Det innebär även en fördel för resenärerna, då alla tåg till eller från Västlänken kommer avgå från samma plattform. Det innebär att vana resenärer alltid vet från vilken plattform tåget avgår. Alternativet med 2+2 plattformar skapar även bättre förutsättningar att sammanlänka stationen med staden eller för stationen stödjande funktioner, då stationen inte avgränsas med ett spår i ytterläget, som i alternativet med tre mittplattformar.

Delområde Söder
Delområde Söder omfattar två nya spår mot Borås och ett nytt spår till de nya uppställningsspårerna vid Pilekrogen. Spåret till Pilekrogen behöver passera övriga spår planskilt för att undvika korsande tågvägar och därmed skapa en kapacitetsstark lösning.

Alternativ med östlig och västlig spårlinje har studerats. Utöver detta har anslutning till uppställningsspårerna vid Pilekrogen med bro respektive tunnel studerats.

Den östra spårlinjen rekommenderas. Den stora skillnaden mellan östlig och västlig spårlinje är att den västra spårlinjen kräver en ombyggnad av Åbromotet medan den östra spårlinjen inte påverkar Åbromotet. En ombyggnad av Åbromotet är mycket komplex och innebär stora svårigheter för trafiken under byggtiden. Den östra spårlinjen är betydligt mindre komplex att bygga och har en lägre investeringskostnad.

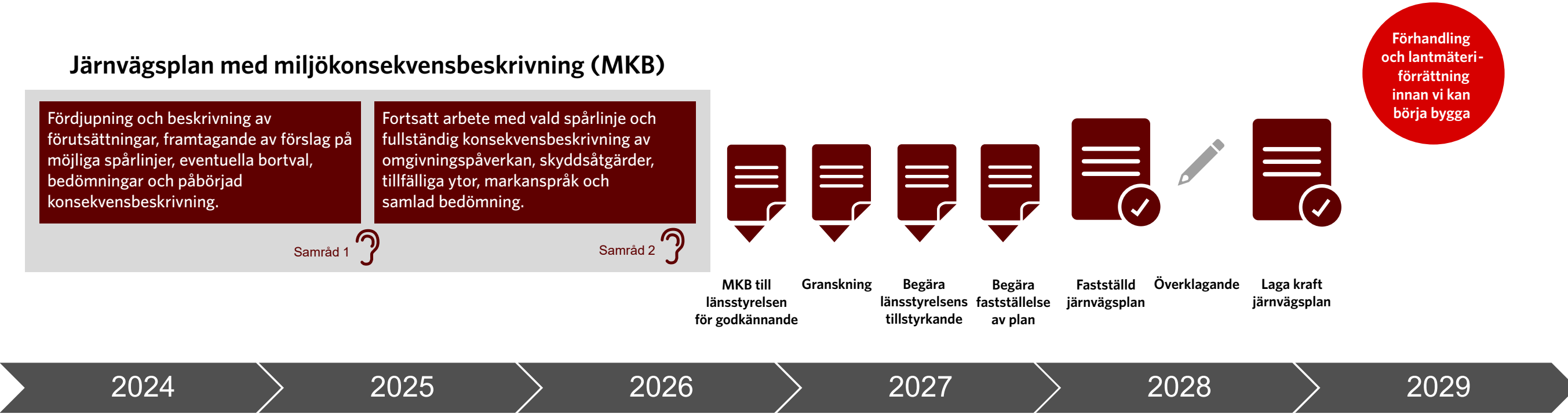
Längs Möbelgatan ligger ställverk XT12, som förser en stor del av Mölndal med ström. Den västra spårlinjen innebär att ställverket kan vara kvar, men det leder till omfattande skyddsåtgärder och flytt av ledningar. Den östra spårlinjen innebär att ställverket flyttas, vilket i samråd med anläggningsägarna har bedömts som ett bättre alternativ.

Den östra spårlinjen har dock en större påverkan på befintlig bebyggelse och på naturmiljön kring Kålleredsbäcken.

För anslutningen till Pilekrogen rekommenderas alternativet med bro då det tar mindre mark i anspråk än tunneln, har en kortare byggtid samt har en investeringskostnad som är betydligt lägre än en tunnel.

Söder om Mölndal station passerar spårerna Mölndalsån. Här behöver de befintliga järnvägsbroarna samt Nämndemansgatans bro över ån ersättas med nya broar. I samband med detta föreslås Mölndalsån grävas om på en sträcka så att broarna kan passera vinkelrätt över ån. En omgrävning av ån ger möjlighet att återskapa strandzonen och långsiktigt skapa en bättre miljö för vattenlevande djur och växter. Det ger även goda förutsättningar att inte försämra ekologisk status så att miljö kvalitetsnormen för vatten kan uppfyllas.

Den nya järnvägen innebär att Kålleredsbäcken måste grävas om på ett par sträckor.



Idag finns två gång- och cykelpassager under Åbromotet. Den ena går till/från AstraZeneca och den andra till/från Mölndals centrum. Den nya järnvägen innebär att gång- och cykelvägarna behöver byggas om och funktionen ersätts.

Till följd av järnvägens utbyggnad behöver Nämndemansgatan flyttas österut. Nämndemansgatan övergår i Kungsbackavägen, som också påverkas av utbyggnaden. Kungsbackavägen rekommenderas passera under järnvägen.

Järnvägsplanen slutar i Sandbäck, där spåren går in i en ny järnvägstunnel. Den nya tunneln hanteras i angränsande järnvägsplan. Fastigheter nära järnvägsplanegränsen påverkas av både denna och nästa järnvägsplan.

Effekter och konsekvenser

I planbeskrivningen beskrivs översiktligt de effekter och konsekvenser som förväntas uppstå av den nya järnvägen. I kommande version av planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning till samråd 2 kommer effekter och konsekvenser att beskrivas mer ingående, se Figur 0.2.

Den nya järnvägen innebär konsekvenser både i driftskedet och under byggtiden. Det ökade utrymme som den nya järnvägen behöver påverkar natur- och kulturmiljöer längs sträckan. Den nya järnvägen innebär ökat buller, vilket kommer att hanteras genom skyddsåtgärder. Under byggtiden kommer tillfälliga konsekvenser att uppstå på grund av byggnadsarbeten och de störningar som detta medför.

För att reducera konsekvenserna i både driftskede och byggskede kommer behov av skyddsåtgärder att studeras i det fortsatta arbetet. Det kan till exempel vara anläggningar för hantering av vatten och bullerskyddsåtgärder. För åtgärder i vatten kan särskild prövning av vattenverksamhet bli aktuell, vilket beskrivs i ett separat samrådsunderlag.

Fortsatt arbete

Efter samråd 1 sammanställs och bemöts samrådssynpunkterna i en samrådsredogörelse. Arbetet med planförslaget kommer därefter att fortsätta fram till samråd 2. I det fortsatta arbetet fördjupas projekteringen med markanspråk, skyddsåtgärder och konsekvenser. Vid samråd 2 inhämtas synpunkter på det färdiga planförslaget.

När järnvägsplanen är klar och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning godkänts av länsstyrelsen, ställs järnvägsplanen ut för granskning, se figur 0.2. Granskningen är en sista formell fas då synpunkter kan lämnas, därefter fastställs järnvägsplanen av Trafikverkets enhet för Juridik och Planprövning. För att planen ska kunna fastställas får den inte strida mot gällande detaljplan.

När järnvägsplanen fastställts och vunnit laga kraft kan järnvägen byggas och beslutet om fastställelse blir juridiskt bindande. Detta innebär bland annat att Trafikverket har rätt, men också skyldighet, att lösa in mark som behövs permanent för anläggningen.

1 Inledning

Ny järnväg Göteborg–Borås omfattar cirka sex mil ny dubbelspårig järnväg för regionaltåg och fjärrtåg. En lokaliseringsutredning har genomförts, vilken förordar ett lokaliseringsalternativ för fortsatt planläggning, se Figur 1.1. Byggstart för Ny järnväg Göteborg–Borås är planerad till 2029-2031.

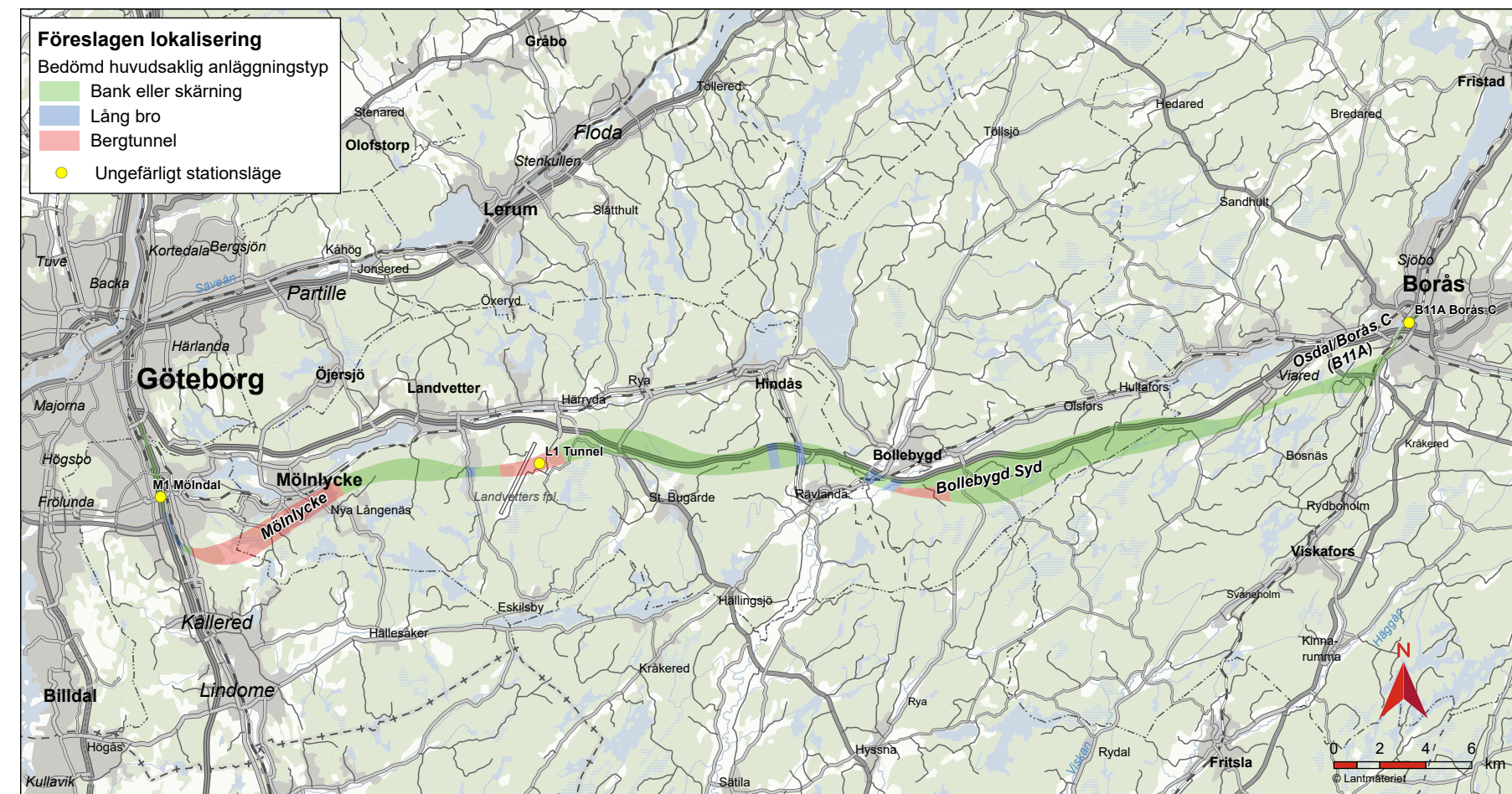
Ny järnväg Göteborg–Borås har delats upp i ett antal järnvägsplaner, där denna handling omfattar järnvägsplanen Almedal–Mölnadal, se Figur 1.2.

Aktuell järnvägsplan avser utbyggnad av ytterligare två spår parallellt med nuvarande dubbelspår för Väst kustbanan. I Almedal i norr börjar järnvägsplanen med anslutning mot Västlänken. Sankt Sigfridsbron bibehålls. Söder om Almedal viker Kust till kustbanan av åt öster och befintlig sträckning inklusive bron över E6/E20 behålls.

De nya spåren följer Väst kustbanan söderut, sida vid sida med Mölnaldalsån. Flöjelbergsgatans bro byggs om för att göra plats åt de nya spåren. Vid Lackarebäck passerar de nya spåren under väg E6/E20 i en ny betongtunnel som anläggs bredvid den befintliga. Den nya järnvägstunneln innebär att trafikplats Lackarebäcksmotet behöver byggas om.

Mölnaldalsbro bibehålls, men Mölnadal station byggs om och kompletteras med ytterligare plattformar för att möta ett ökat resande. Söder om Mölnadal fortsätter de nya spåren i tre riktningar: mot Borås, mot befintlig Väst kustbana och mot uppställningsspåren vid Pilekrogen. Pilekrogens uppställningsområde ska anslutas planskilt.

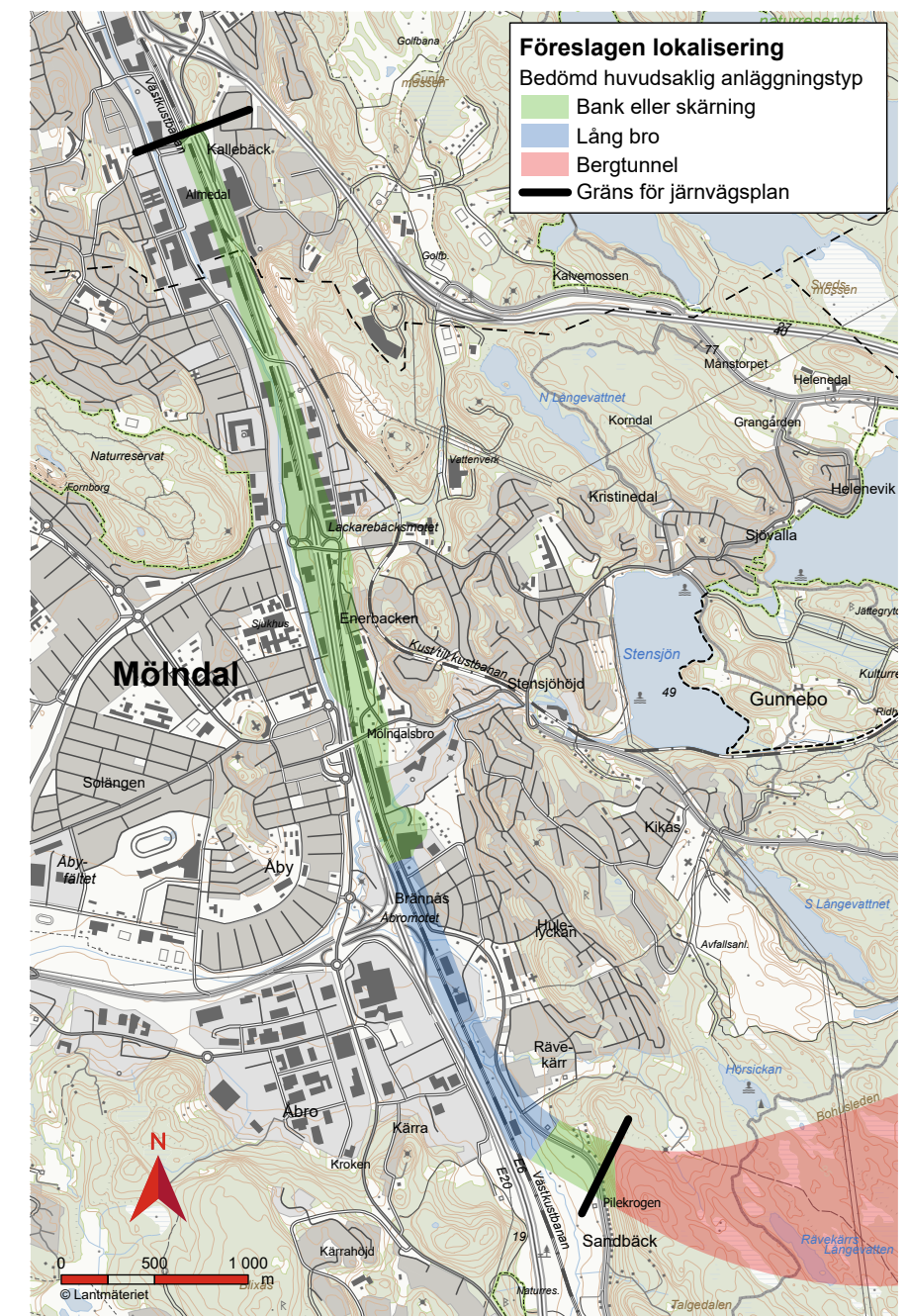
Den nya järnvägen går på bro över Väst kustbanan innan den viker av åt öster mot Borås. Väst kustbanans spår ansluts mot det befintliga dubbelspåret. Järnvägsplanen slutar vid Sandbäck där nästa järnvägsplan tar vid och den nya järnvägen går in i tunnel.



Figur 1.1: Karta över det högst rangordnade lokaliseringsalternativet i lokaliseringsutredningen för Ny järnväg Göteborg–Borås.

1.1 Bakgrund

Sträckan Göteborg–Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk. Många väljer i dag att pendla med bil eller buss i stället för med tåg, eftersom tåget tar lång tid och har få avgångar. Detta gör att det uppstår trängsel och köer i vägsystemet vid rusningstid, både på de stora vägarna och i städerna. Det är svårt att öka antalet bussar på grund av trängseln i vägnätet i de centrala delarna av Göteborg, Mölnadal och Borås.



Figur 1.2: Karta över korridor för järnvägsplan Almedal–Mölnadal, utsnitt från föreslagen lokalisering i lokaliseringsutredningen för Ny järnväg Göteborg–Borås.

Kust till kustbanan mellan Göteborg och Borås är enkelspårig med få mötesmöjligheter och låg medelhastighet, vilket medför brister vad gäller kapacitet, punktlighet, robusthet och restid (Trafikverket, 2021-09-24). Kust till kustbanan följer landskapets karaktär och går med snäva kurvor längs med dalgångar och nära sjöar och bebyggelse.

Landvetter flygplats är Sveriges näst största flygplats och utgör en viktig målpunkt för hela regionen. Flygplatsen nås idag med bil och buss. Landvetter flygplats ska enligt den nya TEN-T-förordningen (EU) 2024/1679 vara ansluten till det transeuropeiska järnvägsnätet senast år 2050.

Utbyggnad av järnväg i stråket Göteborg–Borås med anslutning till Landvetter flygplats har utretts i omgångar sedan år 2000. Mellan år 2019 och 2022 utreddes den nya järnvägen som en del av en ny stambana mellan Göteborg och Stockholm (Trafikverket, 2018-10-16). Lokaliseringsutredning för sträckan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, hade varit ute på granskning när regeringen i december 2022 beslutade att ge Trafikverket i uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg samt pausa projekt Göteborg–Borås (Trafikverket, 2022-02-28, Regeringen, 2022-12-22).

I oktober 2023 beslutade regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att återstarta planläggningsarbetet av Göteborg–Borås respektive, i den mån det behövs, starta ett nytt planläggningsarbete, för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås. Den nya inriktningen är att järnvägen ska byggas ut i stråket för att förbättra förutsättningarna för arbetspendling samt förbättra anslutningen till Landvetter flygplats, men på ett mer kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt sätt jämfört med tidigare planering på sträckan Göteborg–Borås när projektet var tänkt som en del av nya stambanor (Regeringen, 2023-10-26).

Under hösten 2024 signerade parterna i stråket ett avtal om medfinansiering och samverkan för den gemensamma stäckningen Göteborg–Borås. Av avtalet framgår att ny järnväg ska anläggas mellan Göteborg och Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringsalternativ i lokaliseringsutredningen. Vidare ingår bland annat Bibana Mölnlycke, med såväl östlig som västlig anslutning till Ny järnväg Göteborg–Borås och med koppling till Kust till kustbanan (Trafikverket med flera, 2024c)

1.2 Planläggningsprocessen

När en ny järnväg ska planeras inleds en planläggningsprocess som regleras av lag (1995:1649) om byggande av järnväg, se Figur 1.2.1.

Planläggningsprocessen ska säkerställa en lokalisering och utformning som är lämplig med hänsyn till ändamålet och som ska kunna uppnås med minst intrång och olägenhet samt utan oskäligen kostnad.

Processen ska mynna ut i en järnvägsplan som visar var och hur järnvägen ska byggas.

Under arbetet genomförs ett antal samråd. Samråden har olika inriktningar beroende på när i processen de sker. Synpunkter som kommer in under samråden behandlas och sammanställs i en samrådsredogörelse.

1.2.1 Samrådsunderlag

Samrådsunderlaget är ett dokument som syftar till att redogöra för projektets utmärkande egenskaper, område för möjlig lokalisering samt de möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper. Dokumentet är ett underlag för länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller inte.

1.2.2 Lokaliseringsutredning

I lokaliseringsutredningen identifieras, beskrivs och utvärderas alternativa korridorer för den framtida järnvägen. Utredningen utmynnar i ett förslag till korridor för den fortsatta planläggningen. Miljökonsekvensbeskrivningen innefattar identifiering och beskrivning av projektets miljöpåverkan samt behov av försiktighets- och skyddsåtgärder. Miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas av länsstyrelsen.

1.2.3 Tillåtlighetsprövning

För vissa större väg- och järnvägsprojekt får regeringen förbehålla sig att pröva tillåtligheten av en verksamhet enligt 17 kap. 3 § punkt 1 miljöbalken (1998:808). Regeringen bedömer om det med hänsyn till miljöbalkens regler är möjligt att bygga järnvägen inklusive de tekniska åtgärder, skydds- och säkerhetsåtgärder samt skadeförebyggande åtgärder som är nödvändiga.

Om regeringen ger tillåtlighet för en korridor ska järnvägen anläggas inom den angivna korridoren.

Beslut om betydande miljöpåverkan (BMP)

Länsstyrelsen i Västra Götalands län beslutade den 27 juli 2020 att projekt Göteborg–Borås antas medföra betydande miljöpåverkan.

Beslut lokaliseringsutredning

En lokaliseringsutredning för hela sträckan mellan Göteborg och Borås togs fram under åren 2019-2022.

Miljökonsekvensbeskrivningen godkändes av länsstyrelsen den 25 februari 2022 och efter det ställdes lokaliseringsutredningen ut för granskning. Trafikverket tog därefter beslut om ställningstagande till rangordning av lokaliseringsalternativen.

Beslut tillåtlighetsprövning

I oktober 2020 beslutade regeringen att ny järnväg mellan Göteborg–Borås ska tillåtlighetsprövas. Ansökan om tillåtlighetsprövning skickades till regeringen i mars 2025. Se Figur 1.1 för karta över det högst rangordnade lokaliseringsalternativet. När regeringen fattar beslut om tillåtlighet innebär det att den huvudsakliga lokaliseringen genom val av korridor är prövad.



Figur 1.2.1: Göteborg-Borås planläggningsprocess för järnvägsplan. Mörkt block visar vilken fas som pågår nu. Grått block visar avslutad fas.

1.2.4 Planförslag till järnvägsplan

Vid framtagande av planförslag utreds var och hur järnvägen kan byggas inom den beslutade korridoren. Inom arbetet med järnvägsplan kommer fördjupningar att göras både avseende den tekniska utformningen och vilka miljökonsekvenser som uppstår. Det sistnämnda fördjupas inom järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Effekter och konsekvenser analyseras, bedöms och beaktas successivt, liksom kostnadseffektivitet och samhällsekonomisk nytta. Projekteringen ska resultera i en järnvägsplan som redovisar järnvägens huvudsakliga utformning samt vilken mark som behöver tas i anspråk, både permanent och tillfälligt under byggtiden. Under arbetet med framtagande av planförslag sker även samråd enligt figur 1.2.2.

Samråd och granskning

Vid Samråd 1, våren 2025, presenteras förslag på rekommenderad spårlinje och övriga utredda alternativ samt en påbörjad konsekvensbeskrivning.

Samråd 2 är planerat till sommaren 2026. Då presenteras ett förslag på utformning av den nya järnvägen med en fullständig konsekvensbeskrivning av omgivningspåverkan, skyddsåtgärder, tillfälliga ytor, markanspråk och samlad bedömning utifrån vald spårlinje.

När miljökonsekvensbeskrivningen har godkänts av länsstyrelsen kommer Järnvägsplanen att ställas ut för granskning.

Länsstyrelsen ska godkänna miljökonsekvensbeskrivningen innan järnvägsplanen ställs ut för granskning. Järnvägsplanen ställs ut för granskning och efter granskningen ska länsstyrelsen lämna yttrande om att tillstyrka järnvägsplanen.

1.2.5 Fastställelseprövning

Den sista fasen i planläggningsprocessen är fastställelseprövningen. När järnvägsplanen fastställts och vunnit laga kraft kan järnvägen byggas.

1.3 Mål för projektet

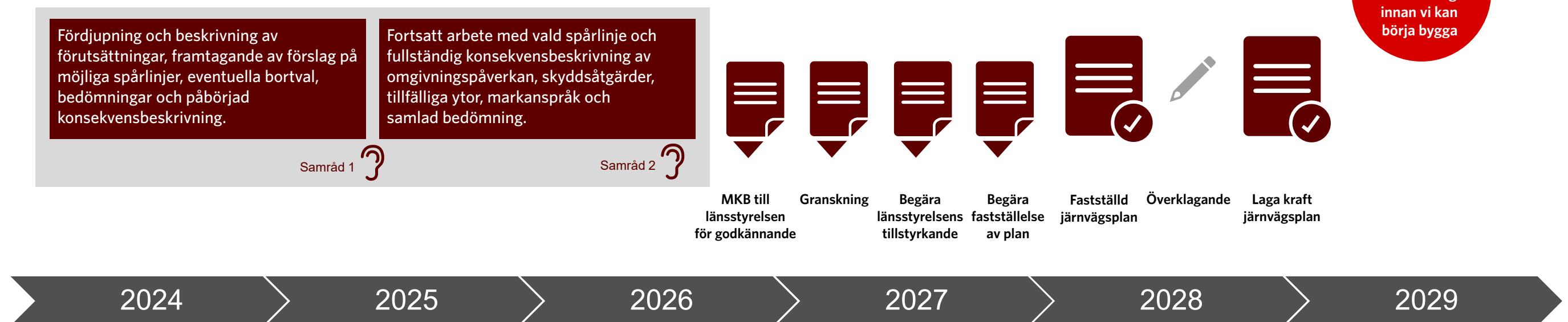
1.3.1 Ändamål för Göteborg-Borås

Syftet med planläggningsprocessen är att säkerställa en lokalisering och utformning där ändamålet med anläggningen uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen och med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Ändamålet beskriver vad som ska uppnås i järnvägsprojektet – vilka behov och problem i järnvägsnätet som ska lösas. Eftersom ändamålet har en mer övergripande formulering så konkretiseras ändamålet genom projektmål, som också omfattar mål för att begränsa påverkan, för att kunna bedöma vilken lokalisering och utformning som uppfyller ändamålet bäst. Trafikverket har beslutat följande ändamål för Ny järnväg Göteborg-Borås (Trafikverket, 2024-09-30a).

Ny järnväg för persontrafik mellan Göteborg-Borås ska:

- Tillföra betydande kapacitet och robusthet till Västsveriges järnvägssystem, för att möjliggöra punktliga och effektiva tågresor för människor och näringsliv.
- Ge väsentligt kortare restider med tåg mellan Göteborg och Borås.
- Genom ökad tillgänglighet med tåg skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion och en hållbar regional utveckling.
- Genom ökad tillgänglighet till Landvetter flygplats bidra till förbättrade möjligheter att nå internationella noder och marknader.
- Främja hållbara resor i stråket Göteborg-Borås.
- Kunna vara en del av en framtida sträckning österut mot Jönköping och Stockholm.

Järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning (MKB)



Figur 1.2.2: Processen för framtagande av järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

1.3.2 Projekt mål

Projektmålen utgår från ändamålet för Ny järnväg mellan Göteborg-Borås samt relevanta globala hållbarhetsmål, Agenda 2030. Målen ligger i linje med Transportpolitiska mål, Nationella miljömål, Nationella kulturmiljömål och Gestaltad livsmiljö. Trafikverket har beslutat följande projektmål (Trafikverket, 2024-09-30b).

Projektmål för Ny järnväg Göteborg-Borås är: Kapacitet och robusthet - Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ska under högtrafik kunna trafikeras av minst 7 tåg per timme och riktning. Av dessa ska minst 6 vara regionaltåg, varav 2 ska trafikera via Bibana Mölnlycke. Återstående tåg ska vara fjärrtåg. Den nya järnvägen mellan Göteborg och kopplingspunkt till Bibana Mölnlycke ska under högtrafik kunna trafikeras av ytterligare minst 2 regionaltåg per timme och riktning. - Resandeutbyte med 250 meter långa tåg ska möjliggöras vid alla stationer. - Den nya järnvägen ska möjliggöra minst 95% punktlighet (rättidighet + 5 minuter) mellan Göteborg och Borås. - Trafikering med tåg mellan befintlig järnväg och den nya järnvägen ska möjliggöras i Borås Restider - Den nya järnvägen ska möjliggöra en restid mellan Göteborg C och Station Borås på 35 minuter med snabba regionaltåg som går via Västlänken och stannar vid alla mellanliggande stationer. Stationslägen - Stationslägen på sträckan Göteborg-Borås ska möta ett stort geografiskt samlat resandeunderlag och/eller möjliggöra effektiva byten mellan tåg eller till/från andra trafikslag. - Stationslägen på sträckan Göteborg-Borås ska vara attraktiva ur ett hela-resan-perspektiv och stödja en hög efterfrågan på att resa med tåg. - Stationslägen på sträckan Göteborg-Borås ska stödja en långsiktigt hållbar samhällsutveckling och skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion. Energieffektiva transporter och klimat - Den nya järnvägen ska bidra till överflyttning av resor från fossilberoende och mindre energieffektiv vägtrafik till tåg på sträckan Göteborg-Borås. - Utsläppen av växthusgaser från anläggandet av ny järnväg på sträckan Göteborg-Borås ska tydligt minska över tid och de delar som eventuellt färdigställs år 2040 eller senare ska vara klimatneutrala.	Landskap - Den nya järnvägen ska ge förutsättningar för tillhandahållande av ekosystemtjänster. - Den nya järnvägen ska så långt som möjligt upprätthålla eller stärka förutsättningarna för att bevara, uppleva och utveckla etablerade karaktärer och funktioner i landskapet. - Den nya järnvägen ska så långt som möjligt ta hänsyn till kulturmiljöer och kulturvärden som berörs, så att förlust av dessa undviks och förutsättningarna att bevara, uppleva och utveckla dem finns kvar. - Den nya järnvägen ska bidra till att upprätthålla och utveckla förutsättningarna för en mångfald av arter, ekologiska samband och värdefulla naturmiljöer, samt att funktioner bibehålls eller stärks såväl invid järnvägen som i ett större omland. - Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att strukturer och samband av betydelse för människors sociala välfärd och livskvalitet kan behållas och utvecklas både på landsbygden och i tätorterna. Naturresurshållning - Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att ett långsiktigt hållbart nyttjande av grund- och ytvattenresurser möjliggörs. - Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att ett långsiktigt hållbart resursanvändande av mark och areella näringar (jordbruk, skogsbruk och vattennäringar) möjliggörs. - Den nya järnvägen ska möjliggöra ett hållbart och effektivt nyttjande av värdefulla ämnen och material. - Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att avfall förebyggs samtidigt som resurserna i det avfall som uppstår tas tillvara i så stor omfattning som möjligt.	Hälsa och säkerhet - Den nya järnvägen ska främja ett aktivt resande. - Den nya järnvägen ska bidra till att ingen människa dödas eller skadas allvarligt inom statlig väg och järnväg. - Den nya järnvägen ska bidra till att ingen människa utsätts för skadligt buller från järnvägen. - Den nya järnvägen ska bidra till att farliga ämnen inte sprids till omgivande luft samt mark- och vattenområden. Arkitektur - Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till attraktiva livsmiljöer. - Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till en attraktiv och sömlös upplevelse ur ett hela-resan-perspektiv. - Den nya järnvägen ska kännetecknas av en lugn och övergripande ordning och tillföra ett mervärde till sin omgivning. - Den nya järnvägen ska kännetecknas av arkitektonisk kvalitet såväl i helhet som i detaljer. - Den nya järnvägens lokalisering och utformning ska gynna människors säkerhet och trygghet i stationsorter och utmed den nya järnvägen. Samhällsekonomi - Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska nyttorna blir så stora som möjligt sett ur ett långsiktigt perspektiv. - Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska kostnaderna blir så låga som möjligt sett ur ett långsiktigt perspektiv.
--	--	---

1.3.3 Samhällsmål

Samhällsmål är mål som styr inriktning på arbetet med miljöfrågor, trafikförsörjning, samhällsutveckling med mera i Sverige och regionen.

Transportpolitiska mål

Det övergripande transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Funktionsmålet tar upp hur tillgängligheten ska utvecklas för medborgare och näringsliv. Hänsynsmålet handlar om hur transportsystemet ska utvecklas med avseende på trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Miljömål

Miljömålssystemet består idag av ett generationsmål, 16 miljökvalitetsmål samt 22 etappmål inom områdena avfall, biologisk mångfald, farliga ämnen, hållbar stadsutveckling, luftföroreningar och klimat. Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i miljön som miljöarbetet ska leda till. Syftet är att inte lämna över miljöproblemen till kommande generationer.

Hållbarhetsmål

Agenda 2030 (FN, 2015) är FN:s handlingsplan för en hållbar utveckling. Målen syftar till att utrota fattigdom och hunger, förverkliga de mänskliga rättigheterna för alla, uppnå jämställdhet och egenmakt för alla kvinnor och flickor samt säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser. Målen täcker in alla tre dimensioner av hållbar utveckling, ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet.

Regionala mål

Nedan redogörs för aktuella regionala mål för Västra Götalandsregionen. Västra Götalandsregionen har i uppdrag att samordna och driva det regionala utvecklingsarbetet i Västra Götaland och hantearar frågor såsom trafikförsörjning, landsbygdsutveckling och hållbar tillväxt.

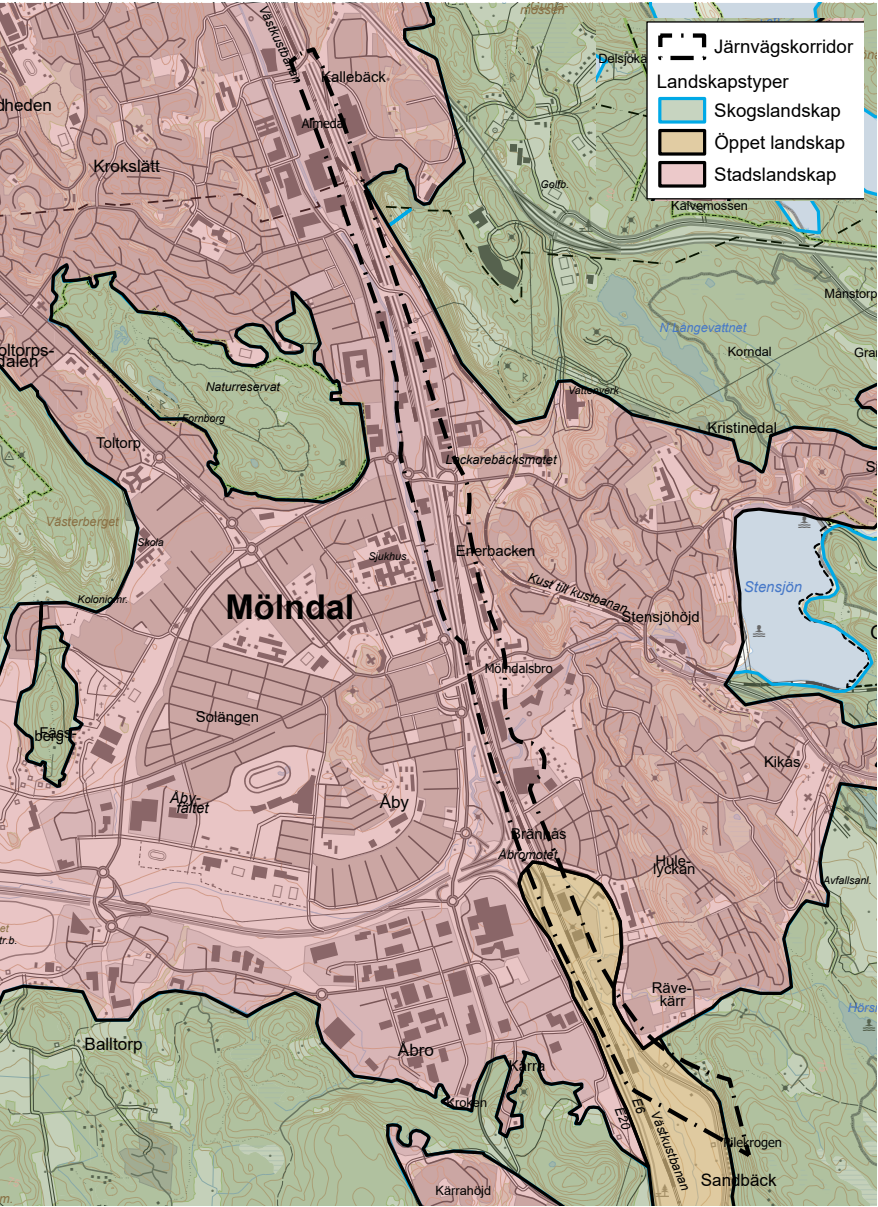
Ny järnväg mellan Göteborg-Borås har stöd i flera av de regionala mål som finns för Västra Götalandsregionen. I lokaliseringsutredningen redogjordes för dessa måldokument. För mer ingående information se lokaliseringsutredningen. Nedan följer en lista över relevanta dokument som redovisades.

- Regional utvecklingsstrategi för Västra Götaland (Västra Götalandsregionen, 2021b)
- Trafikförsörjningsprogram Västra Götaland (Västra Götalandsregionen, 2021a)
- Målbild tåg 2035 (Västra Götalandsregionen, 2013b)
- Funktionsutredning för tågstråket Jönköping-Borås-Göteborg år 2050 (Västra Götalandsregionen, 2016)
- Hållbar tillväxt - Mål och strategier med fokus på regional struktur (Göteborgsregionen, 2013)
- Stråket Göteborg-Borås 2035 - Gemensam målbild för en hållbar regional struktur (Göteborgsregionen, 2015)

2 Förutsättningar

2.1 Landskapet

Landskapet inom och i anslutning till järnvägskorridoren består till stor del av tätbebyggd stadsmiljö. Den urbana miljöns struktur har formats utifrån landskapets förutsättningar. Här har topografin varit avgörande med Mölndalsåns tydliga dalgång omgiven av branta sluttningar. Infrastrukturen följer dalgången i nordsydlig riktning och ligger lågt i landskapet. Den storskaliga bebyggelsen är koncentrerad till infrastrukturstråken i dalgångens mitt och den mer småskaliga bostadsbebyggelsen finns på höjdpartierna på dalsidorna.



Figur 2.1.1: Landskapstyper inom och kring järnvägskorridoren

Verksamheternas struktur har vuxit fram historiskt kring Mölndalsån och vattenkraften. Kvarnbyn vid Mölndalsfallen (öster om Mölndalsbro) har funnits åtminstone sedan 1300-talet. Korndals Pappersbruk (senare Papyrus AB) grundades redan år 1653. Under 1800-talet påverkades landskapet av industrialiseringen, med textilfabriker, färgerier, bryggerier garverier och tvålfabriker. Stora delar av dalgången var dock uppodlad långt in på 1900-talet.

Mölndalsåns dalgång är ett historiskt kommunikationsstråk. Till en början var vattenvägen viktigast. Successivt växte vägnätet fram. Den gamla landsvägen Göteborgsvägen/Kungsbackavägen har haft samma sträckning i många hundra år. Järnvägen mellan Göteborg och Mölndal färdigställdes år 1888. Under 1960-talet byggdes den nuvarande E6/E20.



Figur 2.1.2: Mölndalsåns dalgång från söder med de nord-sydliga infrastrukturstråken som E6/E20 och järnvägen. Foto från 2024.

Dagens dalgång karaktäriseras av stora infrastrukturstråk, verksamhetsområden och boendemiljöer. Infrastrukturen och bebyggelsen följer dalgångens riktning och påverkar människors rörelsemönster och möjligheten att orientera sig i landskapet. Infrastrukturen (väg och järnväg) är viktiga stråk för transport och kommunikation, men orsakar samtidigt barriärer i öst-västlig riktning. Befintliga broar och viadukter för passage över eller under infrastruktur och vattendrag är därför centrala för hur människor rör sig och för hela samhällets funktion. Att säkerställa befintliga passager är också avgörande då topografin försvårar tillskapande av nya passager.

Infrastrukturen delar upp dalgången i två delar, en östlig respektive västlig del. Infrastrukturstråket utgör en barriär som begränsar och påverkar människors rörelse mellan de två sidorna och hur de använder staden. Den branta topografin gör också att kringliggande landskap blir otillgängligt, vilket gör att befintliga passager samt befintliga natur- och rekreationsområden blir särskilt viktiga.

Landskapet som järnvägen går igenom har beskrivits i en Integrerad landskapskaraktärsanalys, ILKA (Trafikverket 2025e). Sträckningen berör två olika landskapstyper, se Figur 2.1.1. Den dominerande landskapstypen är stadslandskap, som består av en hög andel hårdgjorda ytor och bebyggelse, se Figur 2.1.2. Mölndalsåns dalgång är flack och avgränsas av bergssidor som ger kraftiga nivåskillnader i landskapet. Höjderna är brantast på dalgångens östra sida. Längs med dalgången sträcker sig Mölndalsån. Större grönområden med tätortsnära natur finns främst på de omkringliggande skogshöjderna.

I söder finns ett litet inslag av landskapstypen öppet landskap. Det närliggande skogslandskapet har en rik natur med många värdefulla inslag som lövskogar, tallhedskogar samt vattendrag och sjöar. Stora delar av naturen kan räknas som tätortsnära natur med god tillgänglighet.

2.2 Befolkning och markanvändning

2.2.1 Befolkning och bebyggelse

Storgöteborg har drygt en miljon invånare där Göteborgs Stad är den största kommunen med cirka 605 000 invånare och Mölndals stad har cirka 70 000 invånare (SCB, 2024). Invånarantalet i storgöteborg förväntas öka med drygt 100 000 personer fram till år 2040. Prognosen för Mölndals stad är cirka 80 000 invånare år 2040.

Stråket mellan storstadsområdet Göteborg och Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk. Pendlingen utgörs till stor del av arbetspendling men det är även en stor pendlingsström av studenter.

Området kring befintlig Mölndal station utgörs av blandstad där viktiga samhällsfunktioner samlas, bland annat kontor, handel och övriga verksamheter. I anslutning till järnvägsstationen finns hållplatser för kollektivtrafik. Mölndal station utgör en stor och viktig bytespunkt för kollektivtrafik för resande i staden och regionen.

Målpunkter är välbesökta platser som erbjuder central samhällsservice. Målpunkter i Mölndalsåns dalgång framgår av Figur 2.2.1.1. Placeringen av skolor, vårdinrättningar, fritidsaktiviteter etcetera gör att många boende dagligen behöver korsa infrastrukturkorridoren (E6/20 och Väst kustbanan) som ligger i dalgången.

Längs dalgången finns ett flertal förskolor, grundskolor och gymnasium. Ingen skola eller förskola ligger inom järnvägskorridoren, däremot ligger flera skolor och förskolor i anslutning till denna.

Den största vårdinrättningen är Mölndals sjukhus. Inom eller strax intill järnvägskorridoren finns vårdcentraler och folktandvård samt ett flertal privata tandläkarmottagningar.

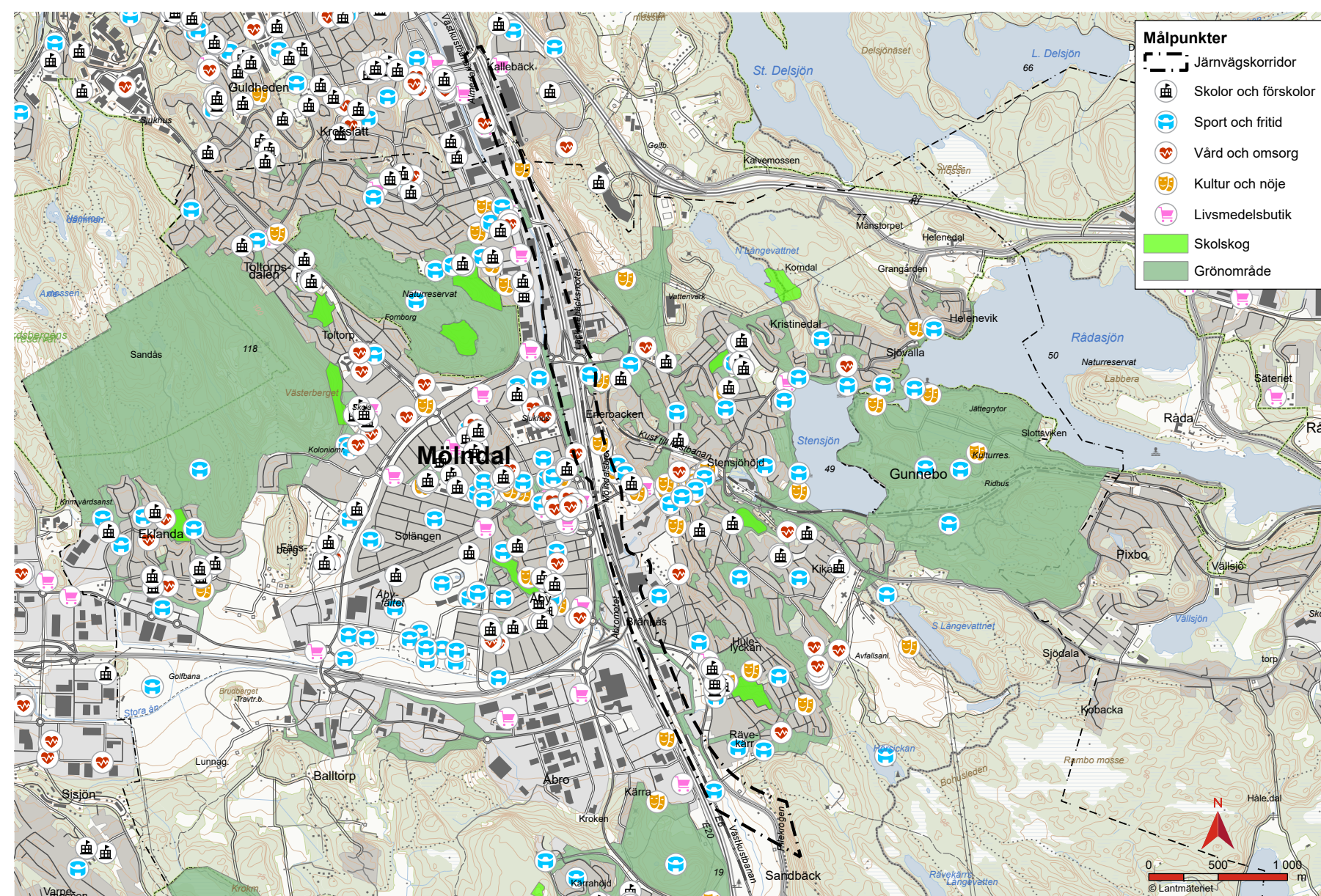
Målpunkter för kultur och nöje finns spritt i dalgången, men med en högre koncentration runt centrala Mölndal. I centrala Mölndal ligger Mölndals stadsbibliotek och Kulturhuset Möllan. I Kvarnbyn ligger Mölndals stadsmuseum.

Det finns ett varierat utbud av målpunkter för sport och fritid i form av näridrottsplatser, idrottshallar och ett större arenaområde. Majoriteten av dessa är lokaliserade sydväst om järnvägskorridoren. De större rekreationsområdena är lokaliserade på den östra sidan. Tillgången till närrekreation är god på båda sidor av dalgången.

2.2.2 Regional utveckling

Västra Götaland har knappt 1,8 miljoner invånare (Västra Götalandsregionen, 2024a) och består av 49 kommuner (Västra Götalandsregionen, 2021b). I Västra Götaland finns stora naturresurser med vatten, skogar och jordbruksmark. Det finns ett rikt naturliv, lång kuststräcka och många sjöar. I Västra Götaland finns också ett stort antal kulturmiljöer, ett aktivt kulturliv och många olika typer av branscher och företag.

Göteborg och Borås är två av Västra Götalands fyra regionala kärnor med Göteborgsregionen som tillväxtmotor för länet. Göteborgsregionen fungerar som centrum för länets arbetsmarknad, forskning och innovation, logistik och transport samt internationella utbyten (Västra Götalandsregionen, 2021b).



Figur 2.2.1.1: Målpunkter

Den regionala utvecklingsstrategin för Västra Götaland (2021) gäller för åren 2021–2031. Utvecklingsarbetet omfattar bland annat utveckling inom kultur, föreningsliv, näringsliv, miljö och klimat, samhällsplanering av infrastruktur och kollektivtrafik. Ett prioriterat område är att öka närheten mellan olika delar av länet men också med grannregioner, övriga Sverige och andra länder. För hållbara transporter krävs, enligt strategin, en samordnad planering för bebyggelse och transport.

Under år 2024 påbörjades en översyn som ska aktualisera delar av strategin, förstärka genomförandet, höja kunskapen och skapa fortsatt engagemang. Översynen beräknas vara klar hösten 2025 (Västra Götalandsregionen, 2024b).

2.2.3 Kommunal utveckling

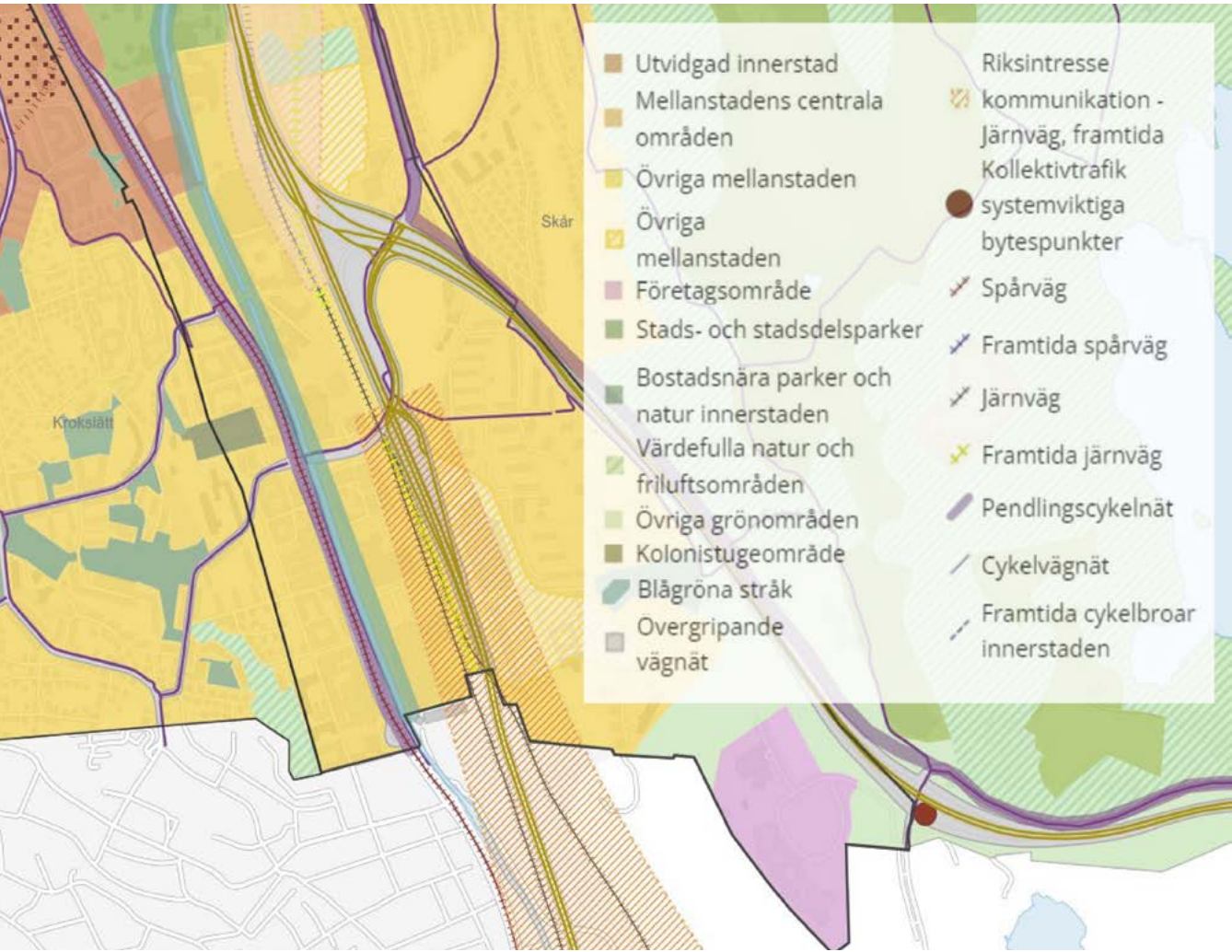
2.2.3.1 Översiktsplaner

Översiktsplanen är kommunens långsiktiga vision om användning av mark och vattenområden och om hur bebyggelsen ska utvecklas.

Kommuners översiktsplaner är inte rättsligt bindande, men är ett viktigt beslutsunderlag genom att de är förankrade genom samråd och ett stöd för efterföljande planering. Den planerade järnvägen inom aktuell järnvägsplan kommer att gå genom två kommuner, Göteborgs Stad och Mölndals stad.

Göteborgs Stad

Göteborg Stads gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 19 maj 2022. Målet för översiktsplanen är en hållbar stadsutveckling, nu och på lång sikt. För att nå målet har följande strategier identifierats – Nära stad, Sammanhållen stad samt Robust stad. Inom ”sammanhållen stad” lyfts bland annat följande: ”God framkomlighet för kollektivtrafiken behöver kombineras med god stadsmiljö som gör det möjligt för resor till fots och med cykel. På sikt kan nya stationer längs järnvägssträckor inom kommunen stärka kapaciteten, inte bara regionalt utan även lokalt.” (Göteborgs Stad, 2022). En järnvägskorridor för ny järnväg mot Borås finns med i översiktsplanen, se Figur 2.2.3.1.

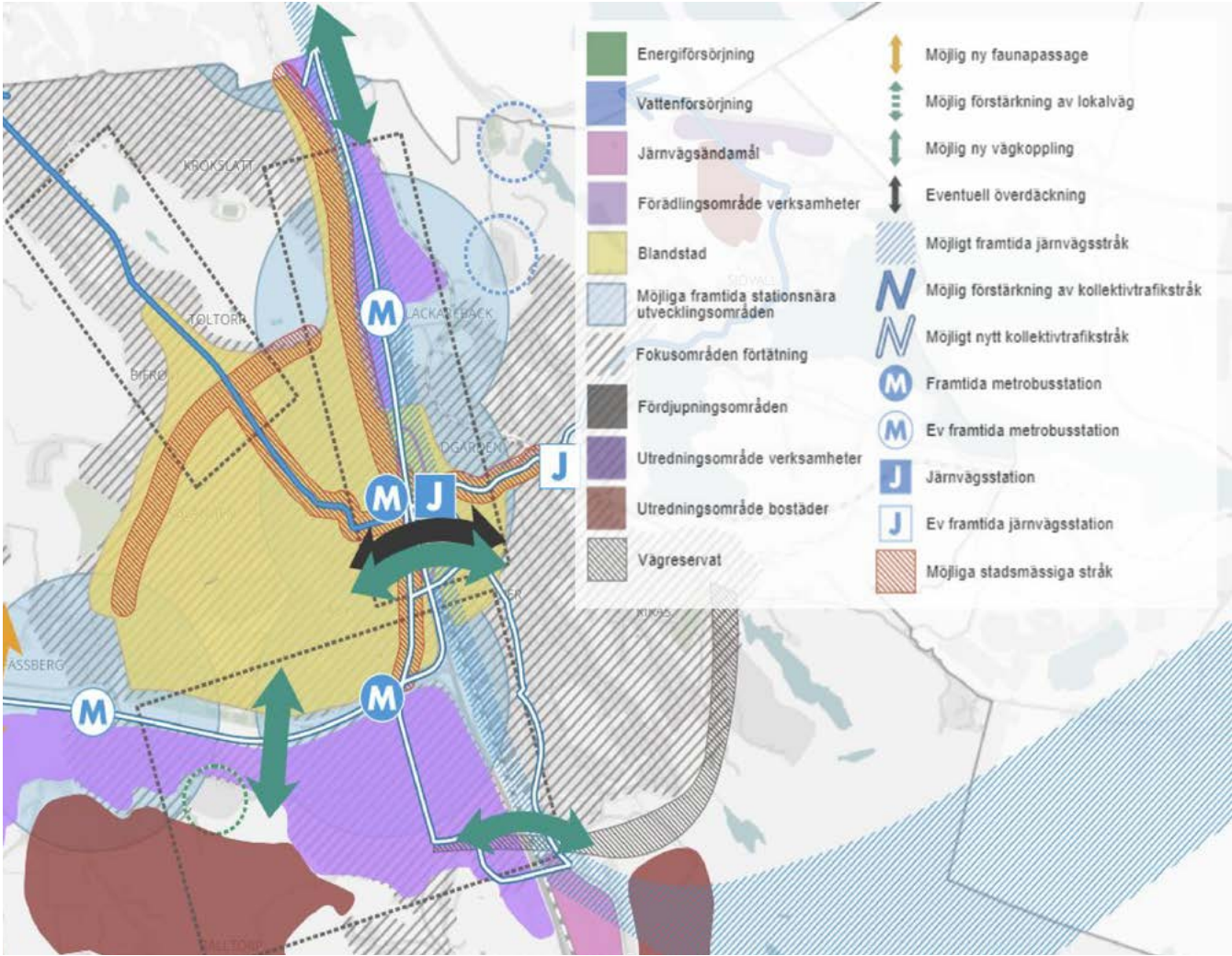


Figur 2.2.3.1: Föreslagen markanvändning. Urklipp från digital översiktsplan för Göteborgs Stad (Göteborgs Stad, 2022)

Mölndals stad

Mölndal stads gällande översiktsplan antogs av kommunfullmäktige den 15 mars 2023. I översiktsplanen beskrivs fyra stadsbyggnadsstrategier, som ska fungera som en vägledning för all planering för markanvändningen i kommunen, men också för regionala frågor. Bland de fyra strategierna beskrivs följande:

”För att möjliggöra ett hållbart resande utvecklar, och skapar vi, nya regionala kopplingar i kollektivtrafiken. För att värna järnvägens roll, med ett nytt stationsläge i Mölndal, på ett sätt som gynnar kommunen och hela regionen arbetar vi i nära samarbete andra kommuner i stråket, Trafikverket och Västra Götalandsregionen. Vi skapar också en sammanhållen stadskärna vilket även främjar och värnar om regionens kärna i Göteborg.” (Mölndals stad, 2023). En järnvägskorridor för ny järnväg mot Borås finns med i översiktsplanen, se Figur 2.2.3.2.



Figur 2.2.3.2: Föreslagen markanvändning. Urklipp från Mölndal stads digitala översiktsplan (Mölndals stad, 2024).

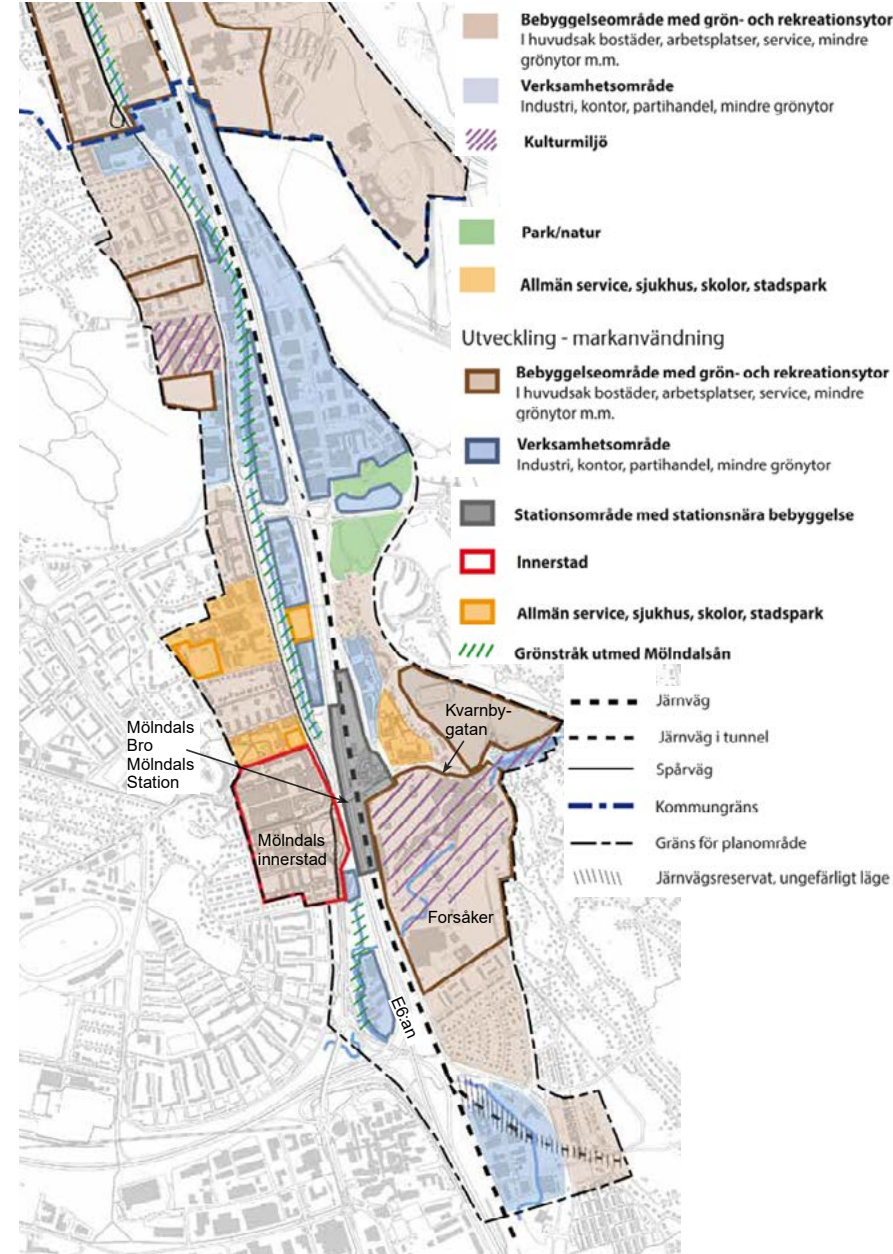
Fördjupade översiktsplaner

Göteborgs Stad och Mölndals stad har gemensamt tagit fram en fördjupad översiktsplan (FÖP) som beskriver befintliga och planerade etableringar längs med Mölndalsån, i de båda kommunerna (Göteborgs Stad, Mölndals stad, 2017), Översiktsplan för Göteborg och Mölndal fördjupad för Mölndalsåns dalgång. Se Figur 2.2.3.3. Observera att den fördjupade översiktsplanen utgår från kommunernas dåvarande översiktsplaner – Mölndals stads översiktsplan från 2006 och Göteborg Stads översiktsplan från 2009.

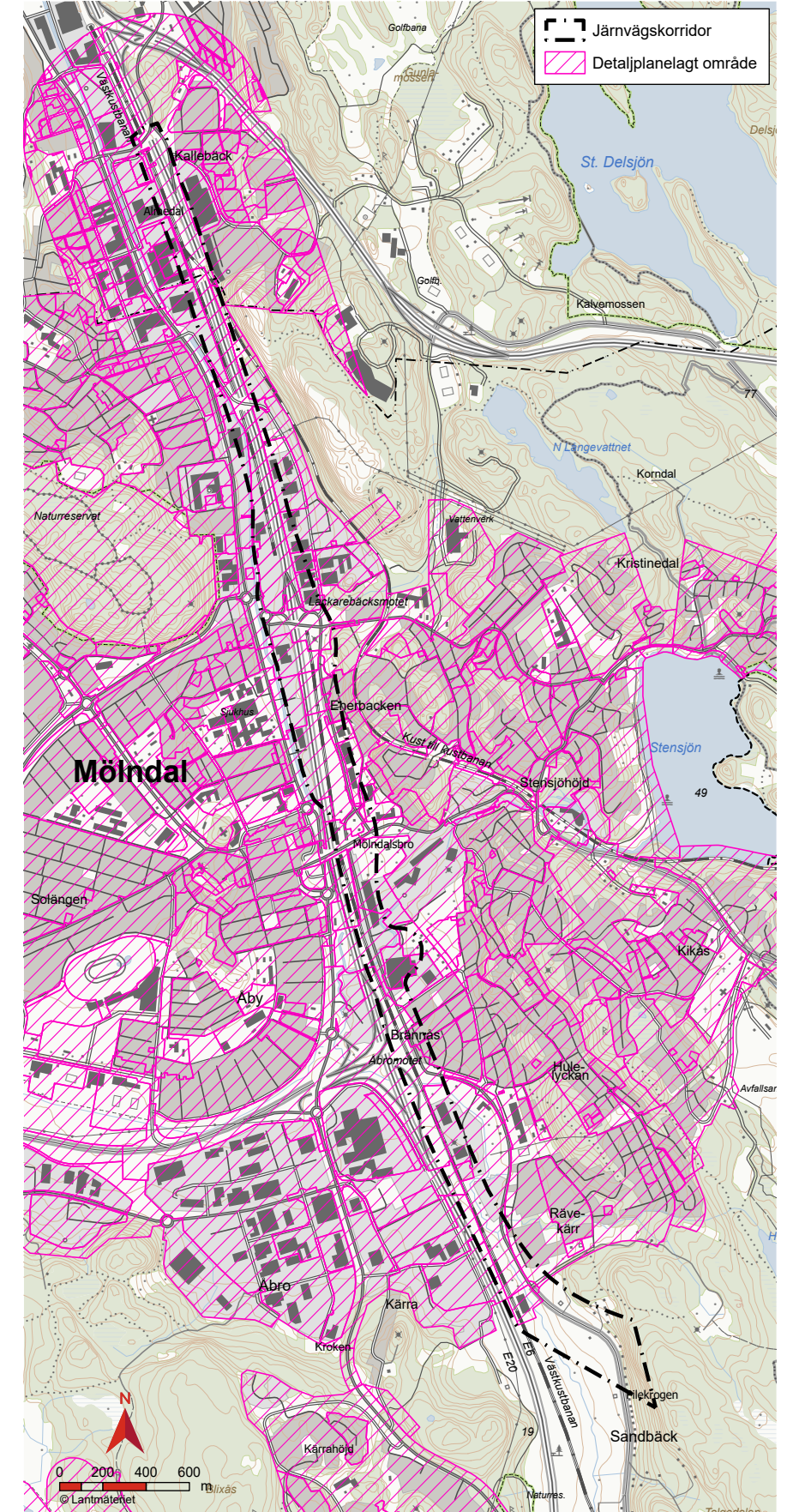
I FÖP:en beskrivs gemensamma strategier och rekommendationer för en hållbar stadsutveckling i Mölndalsåns dalgång. I FÖP:en beskrivs att trafikstråket genom dalgången utgör en kraftig barriär för stadslivet och att kopplingen mellan bebyggelsen utefter dalgångens båda sidor är dålig. För en god utveckling bör, enligt FÖP:en, barriärverkan överbryggas och stadsdelarna kopplas samman. Bebyggelsen utefter dalgången föreslås förtätas samtidigt som infrastrukturen, främst kollektivtrafiken och gång- och cykeltrafiken, utvecklas. Sammanlagt ryms inom planområdet (Göteborg och Mölndal) minst 7 000–8 500 nya bostäder, 220 000–320 000 kvadratmeter ny verksamhetsyta och 5 500–8 000 nya arbetsplatser. FÖP:en beskriver planerad utveckling på kort, medellång och lång sikt

Detaljplaner och områdesbestämmelser

En järnvägs får inte byggas i strid mot en gällande detaljplan. Större delen av järnvägskorridoren omfattas av detaljplan, se Figur 2.2.3.4. Kommunerna och Trafikverket arbetar tillsammans med att hantera dessa planer parallellt. Berörda detaljplaner beskrivs i avsnitt 10.2 och Bilaga 1. I avsnitt 2.7.6 beskrivs de nya planarbeten som pågår och som samordnas med järnvägsplanen.



Figur 2.2.3.3: Fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång. (Göteborgs Stad och Mölndals stad, 2017).



Figur 2.2.3.4: Detaljplanelagt område

2.3 Riksintressen

Riksintressen är nationellt betydelsefulla områden som regleras och skyddas enligt hushållningsbestämmelserna i kapitel 3 och 4 i miljöbalken. Det kan till exempel vara orörda naturtillgångar, kulturmiljöer eller energiförsörjning. Områden som är av riksintresse ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada deras värden eller möjligheterna att använda dem för avsett ändamål.

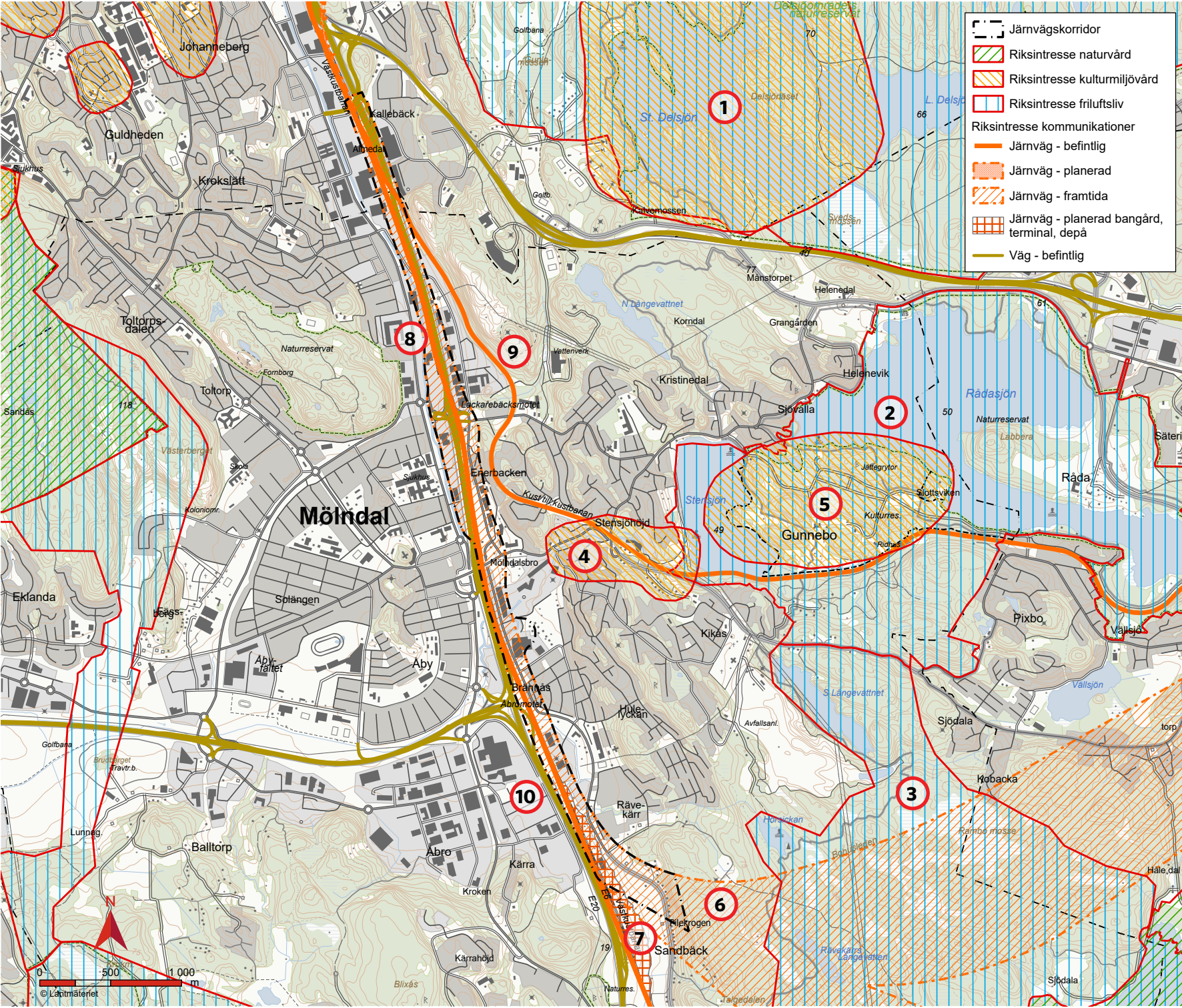
Om två olika riksintressen är oförenliga ska företräde ges åt det intresse som på lämpligaste sätt främjar en långsiktig hushållning med marken, vattnet och den fysiska miljön i övrigt.

Tabell 2.3.1: Riksintressen inom eller i området kring järnvägskorridoren.

Namn (Nr på karta)	Typ av riks- intresse	Kort beskrivning
FO 07, Delsjöområdet (1)	Friluftsliv	Öster om Kallebäck. Naturtyp sjöar och vattendrag, barrskog, lövskog. Används för golf, ridning och fritidsfiske.
FO 33, Rådasjön med Gunnebo (2)	Friluftsliv	Öster om Mölndal. Naturtyp sjöar och vattendrag, lövskog och odlingslandskap. Används för skridskoåkning, terrängcykling och längdåkning.
FO 32, Rambo mosse och Hårssjön (3)	Friluftsliv	Öster om Sandbäck. Naturtyp sjöar och vattendrag, barrskog och våtmark. Används för längdåkning, övernattnin/tältning och bad.
O 29, Mölndalsåns industriområde och kvarnbyn (4)	Kulturmiljö- vård	Öster om Mölndal. Koncentrerad kvarnmiljö och industrimiljö vid Mölndalsån, vars kraftiga fall nyttjats för kvarndrift i större skala sedan medeltiden.
O 28, Gunnebo (5)	Kulturmiljö- vård	Herrgårdsmiljö och parkmiljö med medeltida ursprung.
Göteborg-Borås (6)	Kommuni- kation	Ny järnväg för persontåg mellan Göteborg och Borås. Aktuellt projekt utgör en del av riksintresset.
Pilekrogen i Mölndal, uppställning och depå (7)	Kommuni- kation	Uppställningsspår för persontåg
Västkustbanan (8)	Kommuni- kation	Befintlig järnväg
Kust till kustbanan (9)	Kommuni- kation	Befintlig järnväg
E6/E20 (10)	Kommuni- kation	Befintlig väg

Befintlig Västkustbana och Kust till kust-banan är utpekade som riksintressen för kommunikation. Den utredda korridoren för framtida järnväg Göteborg-Borås är också utpekad som riksintresse. Även E6/E20 och väg 27/40 är utpekade som riksintressen för kommunikation.

Riksintressen som berörs av, eller ligger i området kring, den nya järnvägen redovisas i Figur 2.3.1 samt Tabell 2.3.1.



Figur 2.3.1: Karta som visar riksintressen längs med den planerade järnvägen. (Siffror i röd cirkel visar numrering enligt tabell 2.3.1.)

2.4 Miljö och hälsa

Kapitlet är en sammanfattning av motsvarande kapitel i miljökonsekvensbeskrivningen. För mer information hänvisas därför till denna.

2.4.1 Natura 2000

Natura 2000-områden är områden skyddade enligt 7 kapitlet 27-28 §§ miljöbalken, med förtydliganden i förordning (1998:1252) om områdesskydd. Inga Natura 2000-områden förekommer inom järnvägskorridoren.

Cirka fyra kilometer nedströms området för den nya järnvägen, där Mölndalsån rinner ut i Sävån, ligger Natura 2000-området Sävån nedre delen. Syftet med Natura 2000-området är att skydda vandringsområden för lax.

2.4.2 Naturmiljö

Naturmiljö inkluderar variationen av naturtyper, livsmiljöer, arter samt ekologiska funktioner. Naturmiljö kan innefatta både orörda naturområden och miljöer som påverkats av mänskliga aktiviteter – till exempel betesmarker, brukade skogar och parker, se Figur 2.4.2.1.

Området längs med aktuell järnvägssträcka består till stor del av tätbebyggt område. Naturmark finns främst i anslutning till Mölndalsån och Källaredsbäcken med tillflöden. Korndalsparken innehåller också en del naturvärden med bland annat äldre träd.

Bäver, en viktig nyckelart som skapar livsmiljöer för många andra arter, förekommer i både Mölndalsån och Källaredsbäcken. Fladdermöss förekommer på flera platser inom området, framför allt längs med vattendragen och i det öppna landskapet vid Sandbäck i söder. En mindre leklokal för vanlig groda finns nära Källaredsbäcken och fem rödlistade fågelarter har observerats vid inventering.

För åtgärder utanför järnvägsplanen som omfattas av samrådsplikt enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken sker samråd i separat process. I kommande version av planbeskrivningen kommer detta att beskrivas i kapitel 9 Fortsatt arbete.

Samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken

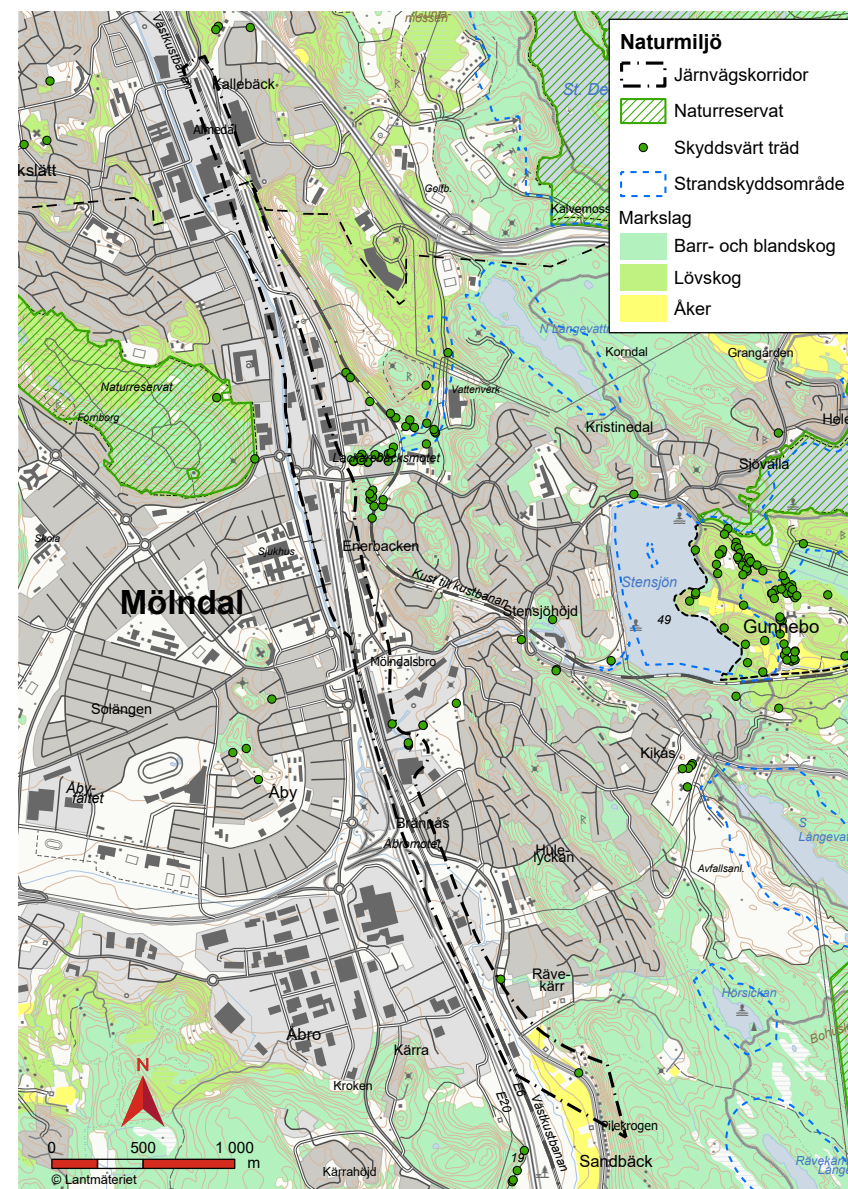
En verksamhet eller åtgärd som kan komma att väsentligt ändra naturmiljön, och som inte omfattas av tillstånds- eller anmälningsplikt enligt andra bestämmelser i miljöbalken, ska anmälas för samråd enligt 12 kapitlet 6 § miljöbalken.

Enligt 12 kapitlet 6 a § miljöbalken krävs ingen separat anmälan för åtgärder som innebär en väsentlig ändring av naturmiljön om åtgärderna behandlas i samråd i planläggningsprocessen och fastställs i en järnvägsplan.

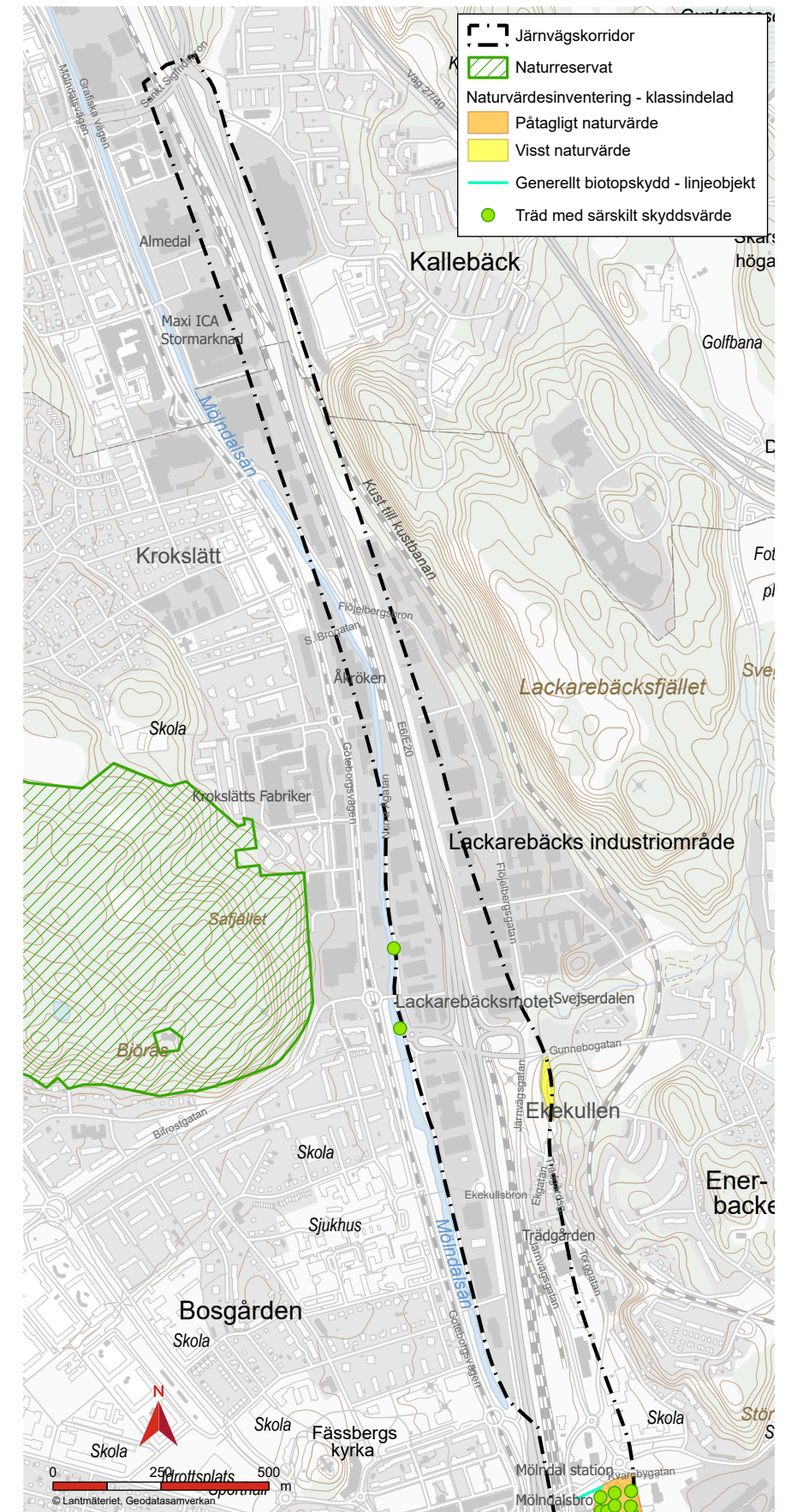
Biotopskydd

Biotopskydd används för att skydda vissa små mark- och vattenområden, så kallade biotoper, mot exploatering. Genom att skydda dessa områden förbättras förutsättningarna för att långsiktigt bevara den biologiska mångfalden. De förbud som gäller för generella biotopskydd, enligt 7 kapitlet 11 § miljöbalken, omfattar inte byggande av allmän väg och järnväg enligt fastställd vägplan eller järnvägsplan. Generellt biotopskydd hanteras genom samråd inom ramen för framtagandet av planen, i stället för genom prövning av dispens.

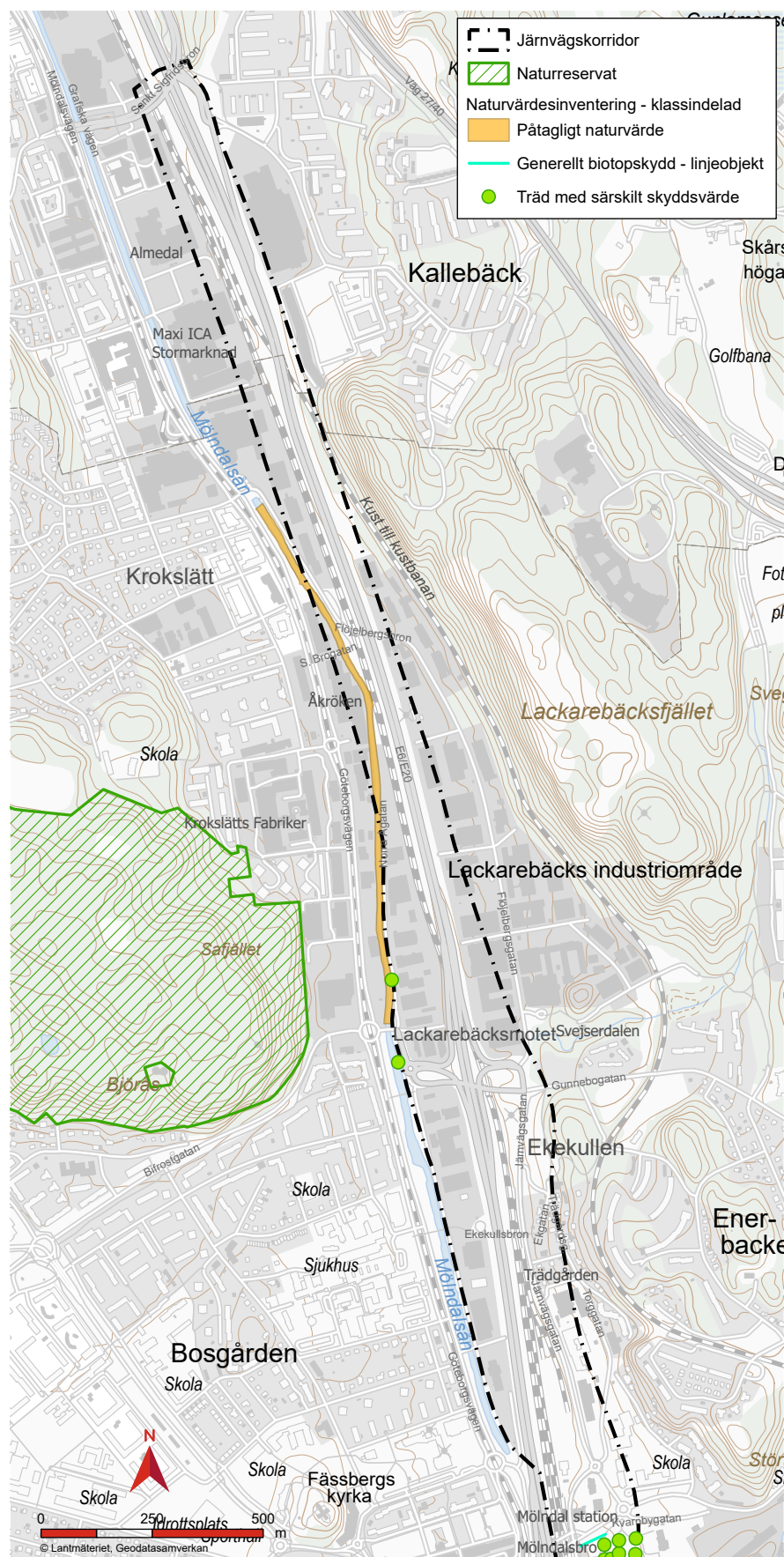
Alléer längs vägar kan omfattas av generellt biotopskydd. Inom området för den nya järnvägsanläggningen förekommer tre biotopskyddade alléer. Alléerna bedöms ha förhållandevis låga naturvärden på grund av trädens låga ålder. Inga naturvärdsarter hittades på alléträden, se Figur 2.4.2.2 till 2.4.2.5.



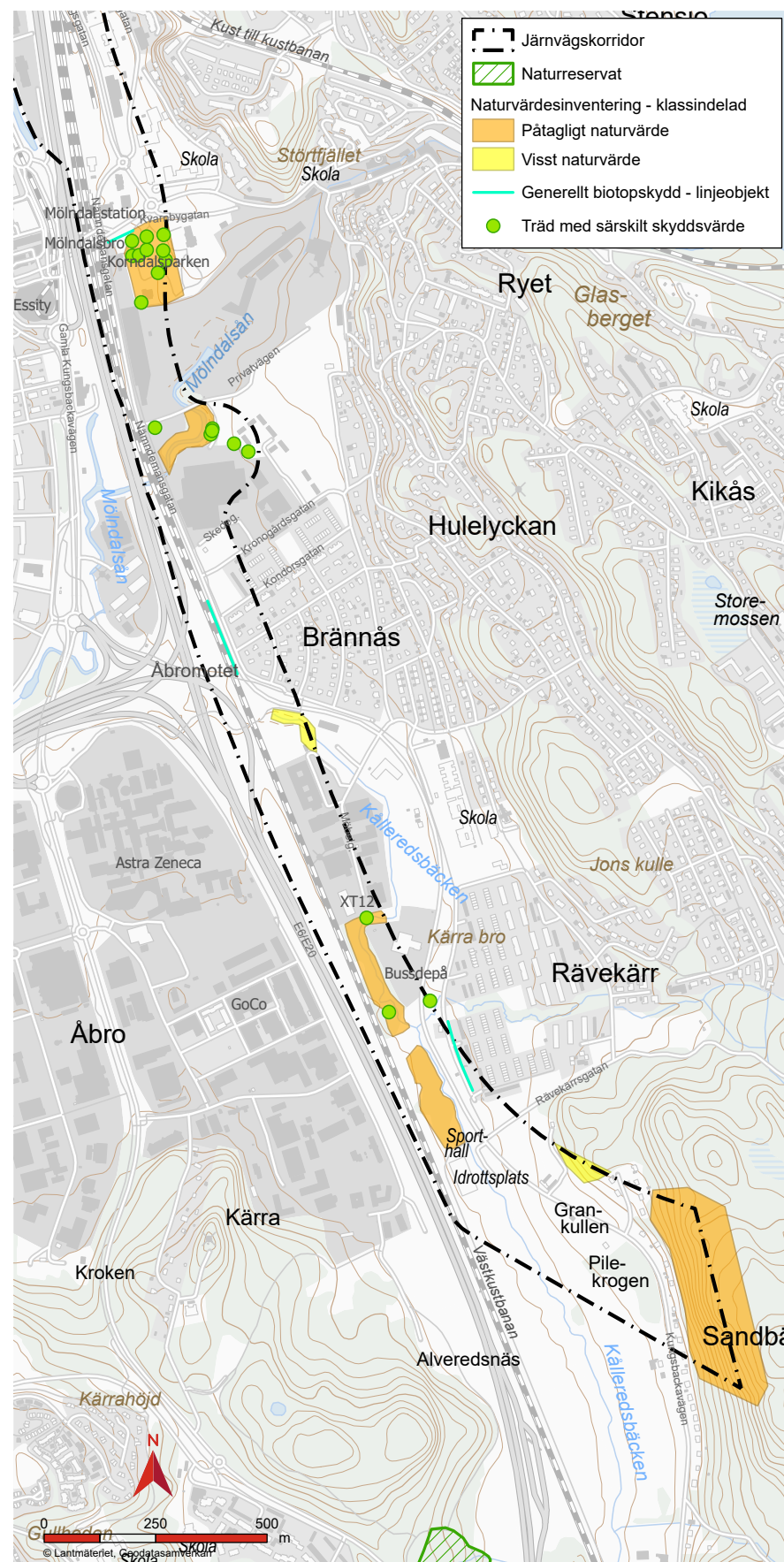
Figur 2.4.2.1: Naturmiljö i området utmed den nya järnvägsanläggningen. Data från Länsstyrelsen Västra Götaland, 2024.



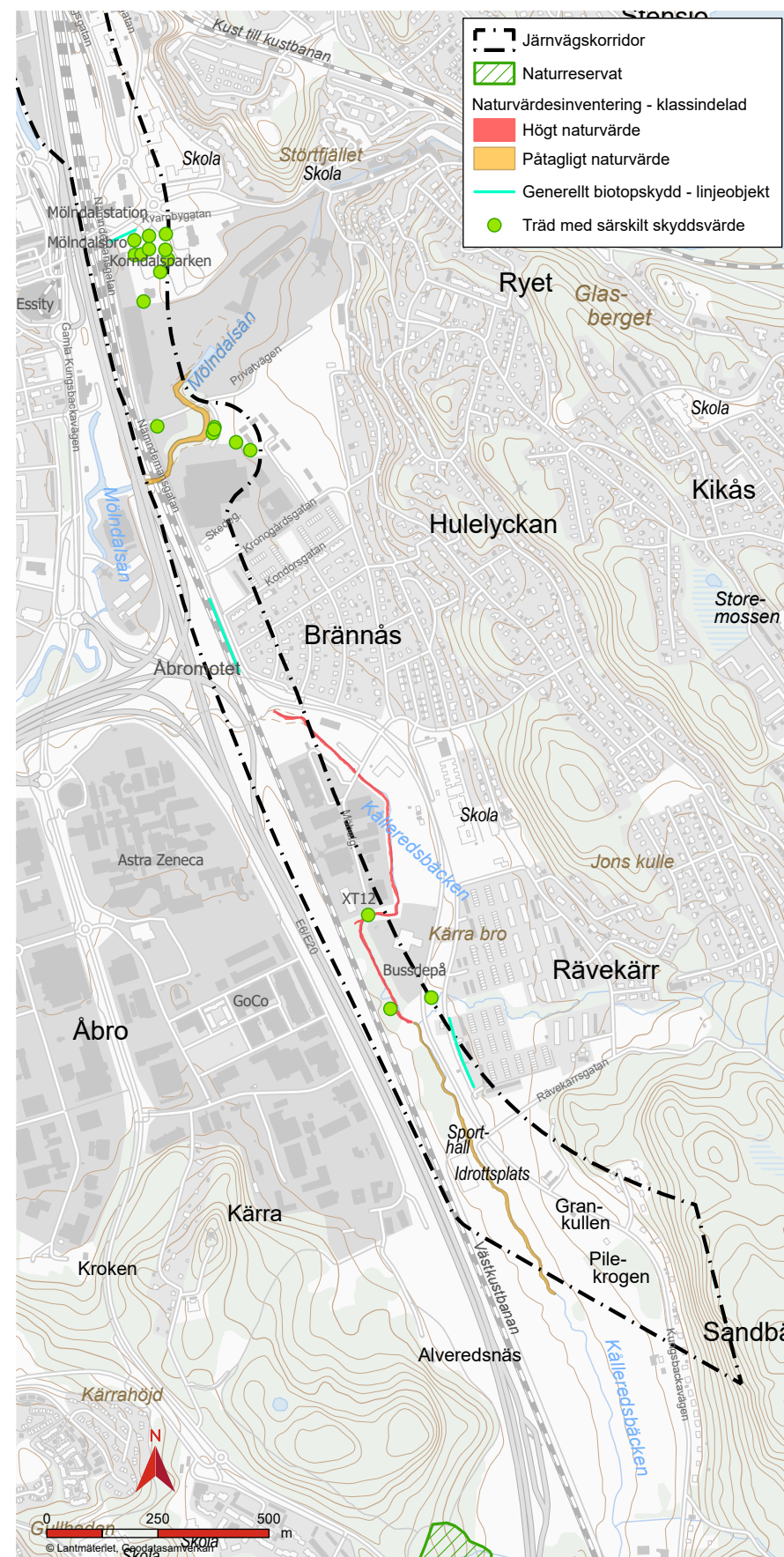
Figur 2.4.2.2: Biotopskydd samt markrelaterade naturvärdesklassade ytor i områdets norra del. Data från naturvärdesinventering utförd 2022-2023.



Figur 2.4.2.3: Biotopskydd samt vattenrelaterade naturvärdesklassade ytor i områdets norra del. Data från naturvärdesinventering utförd 2022-2023.



Figur 2.4.2.4: Biotopskydd samt markrelaterade naturvärdesklassade ytor i områdets södra del. Data från naturvärdesinventering utförd 2022-2023.



Figur 2.4.2.5: Biotopskydd samt vattenrelaterade naturvärdesklassade ytor i områdets södra del. Data från naturvärdesinventering utförd 2022-2023.

Strandskydd

De flesta sjöar och vattendrag omfattas av strandskydd med syfte att säkerställa allmänhetens tillgång till strandområden samt att skydda växt- och djurlivet. De förbud som gäller inom strandskyddat område enligt 7 kapitlet 15 § miljöbalken omfattar inte byggande av allmän väg och järnväg enligt fastställd vägplan eller järnvägsplan. Strandskyddet hanteras genom samråd inom ramen för framtagandet av planen, istället för genom prövning av dispens.

Inga strandskyddade områden förekommer inom området för den nya järnvägen. Mölndalsån och Källaredsbäcken omfattas inte av strandskydd inom området.

2.4.3 Kulturmiljö

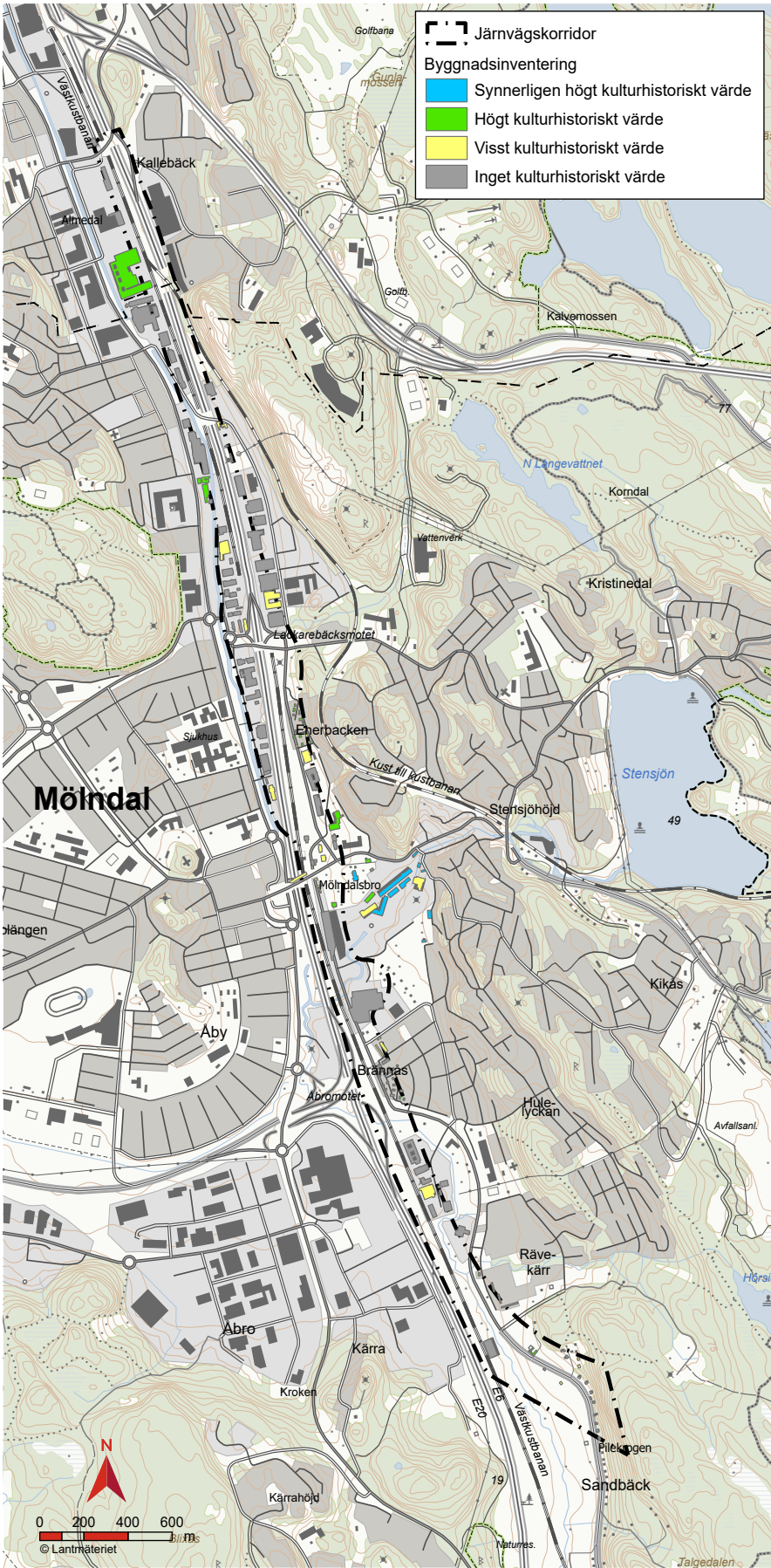
Kulturmiljö avser den miljö som i varierande grad präglats av olika mänskliga verksamheter och aktiviteter, exempelvis intensivt utnyttjade stads- eller industriområden och kan omfatta bland annat lämningar och ortnamn. Se Figur 2.4.3.2 och 2.4.3.3. Kulturmiljön beskrivs ytterligare i den Kulturarvsanalys som tagits fram (Trafikverket, 2025c).

En byggnadsinventering har genomförts längs sträckan för att komplettera befintliga underlag. I inventeringen har ytterligare byggnader med kulturvärden identifierats. Högt och synnerligen högt värde bidrar till förståelsen av områdets historia och bevarande bör eftersträvas. Krokslätts fabriker är utpekade som byggnadsminne enligt Kulturmiljölagen. Det finns också flera områden som är utpekade i kulturmiljöprogrammen/bevarandeprogrammen för Mölndals stad (Mölndals stad, 2018) och Göteborgs Stad (Göteborgs Stad, u.å.), se Figur 2.4.3.1. Inom den aktuella järnvägskorridoren finns fyra lämningar registrerade i kulturmiljöregistret. De redovisas i Tabell 2.4.3.1.

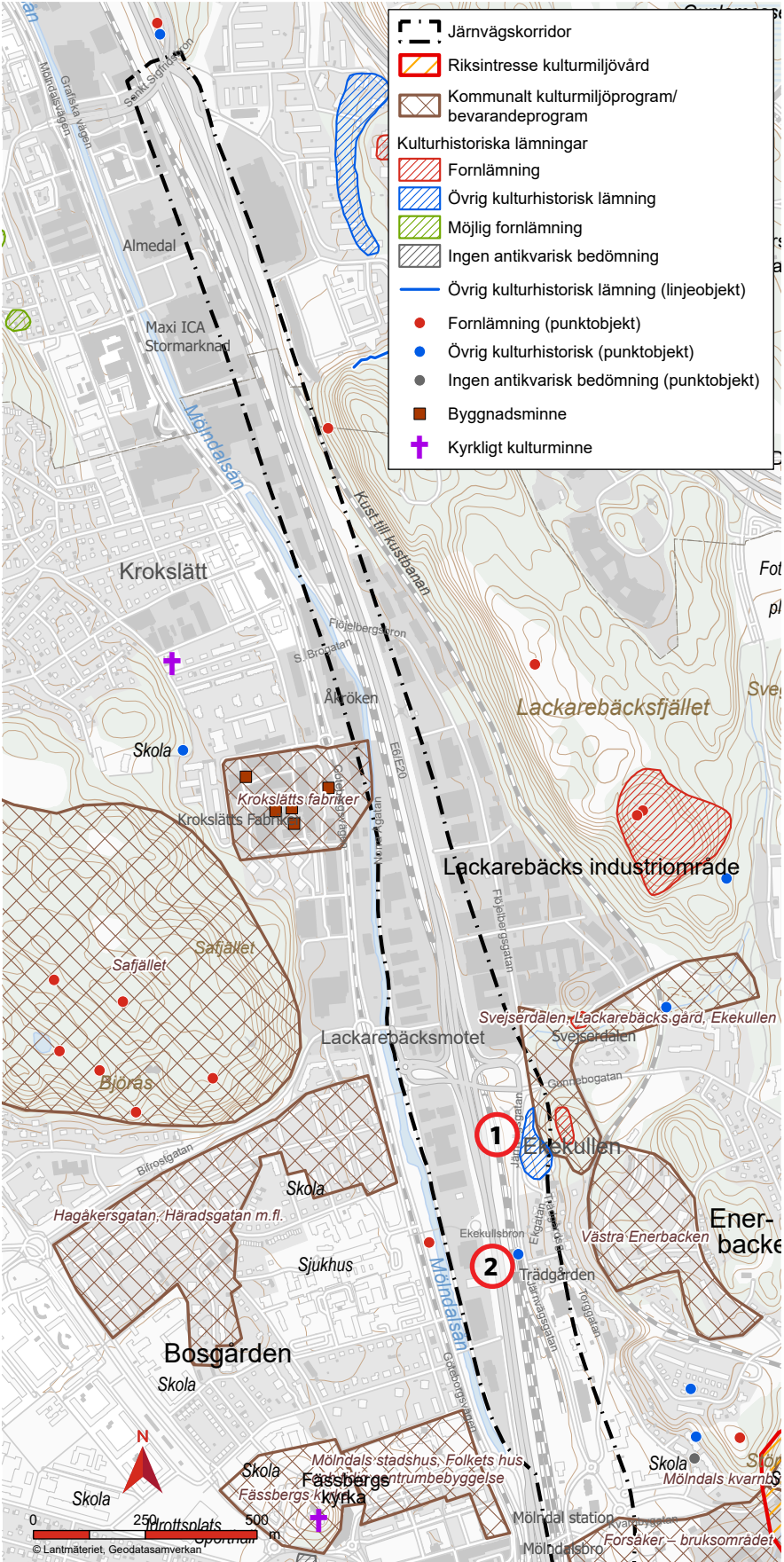
Under 2022 utfördes en arkeologisk utredning (steg 1) i det aktuella området efter beslut från länsstyrelsen. Totalt sex områden med synliga lämningar, eller sannolikhet för att lämningar finns under mark, avgränsades. (Notera att dessa inte är markerade i figur 2.4.3.2 eller 2.4.3.3.) Merparten utgörs av sannolika boplatsoområden som behöver utredas vidare i en arkeologisk utredning enligt steg 2.

Tabell 2.4.3.1: Lämningar inom järnvägskorridoren

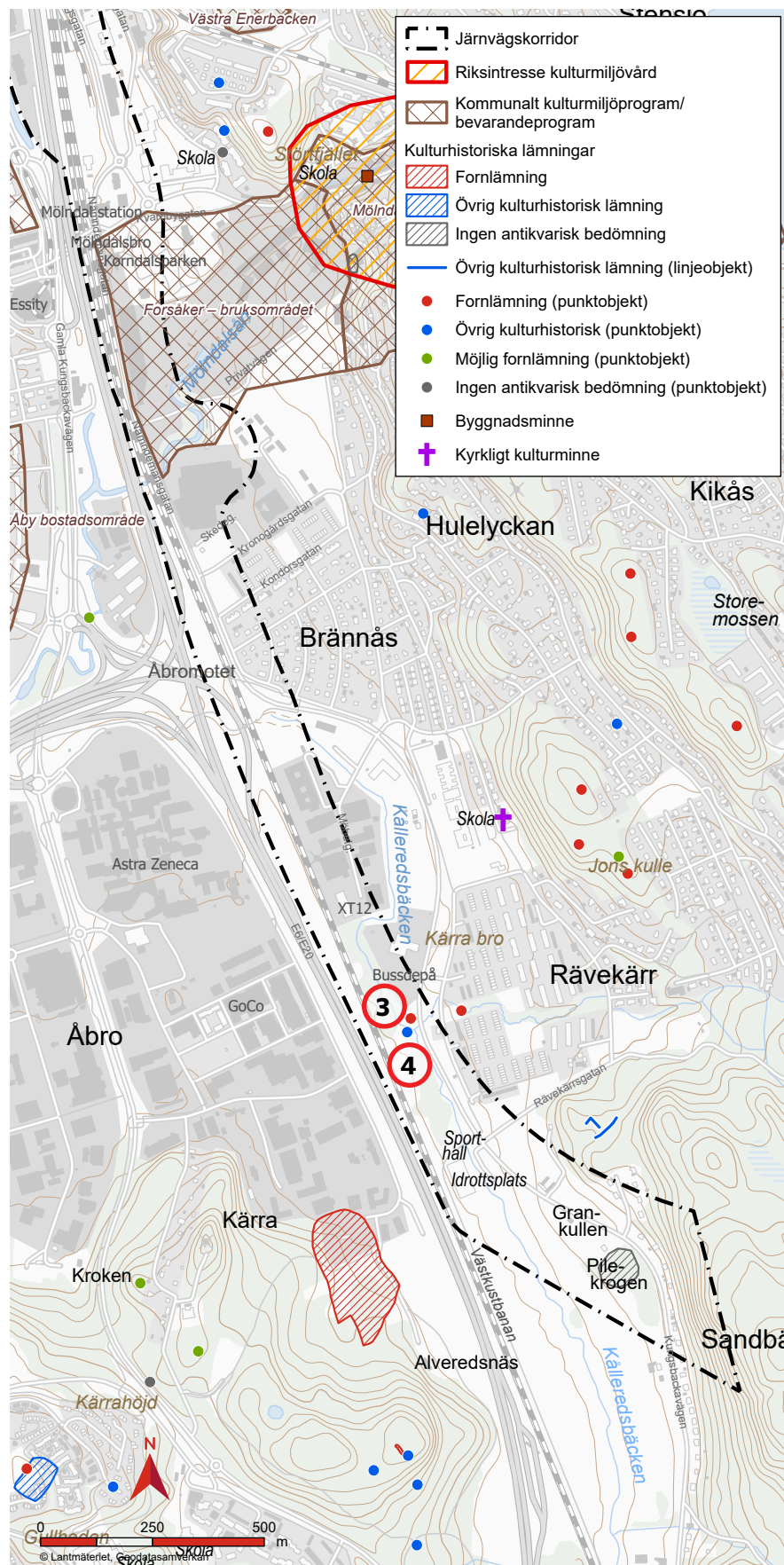
Namn	Nr på karta	Typ av lämning
L1968:2205	1	Fyndplats, stenålderskaraktär
L1968:2148	2	Fyndplats, stenålderskaraktär
L1968:1623	3	Milstolpe
L1968:1747	4	Stenbro



Figur 2.4.3.1: Byggnader med kulturhistoriskt värde som identifierats i byggnadsinventeringen



Figur 2.4.3.2: Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i järnvägs-korridorens norra del. Områden utpekade i bevarande- och kulturmiljöprogram samt byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen är markerade på kartan. Siffror i röd cirkel visar numrering enligt tabell 2.4.3.1.



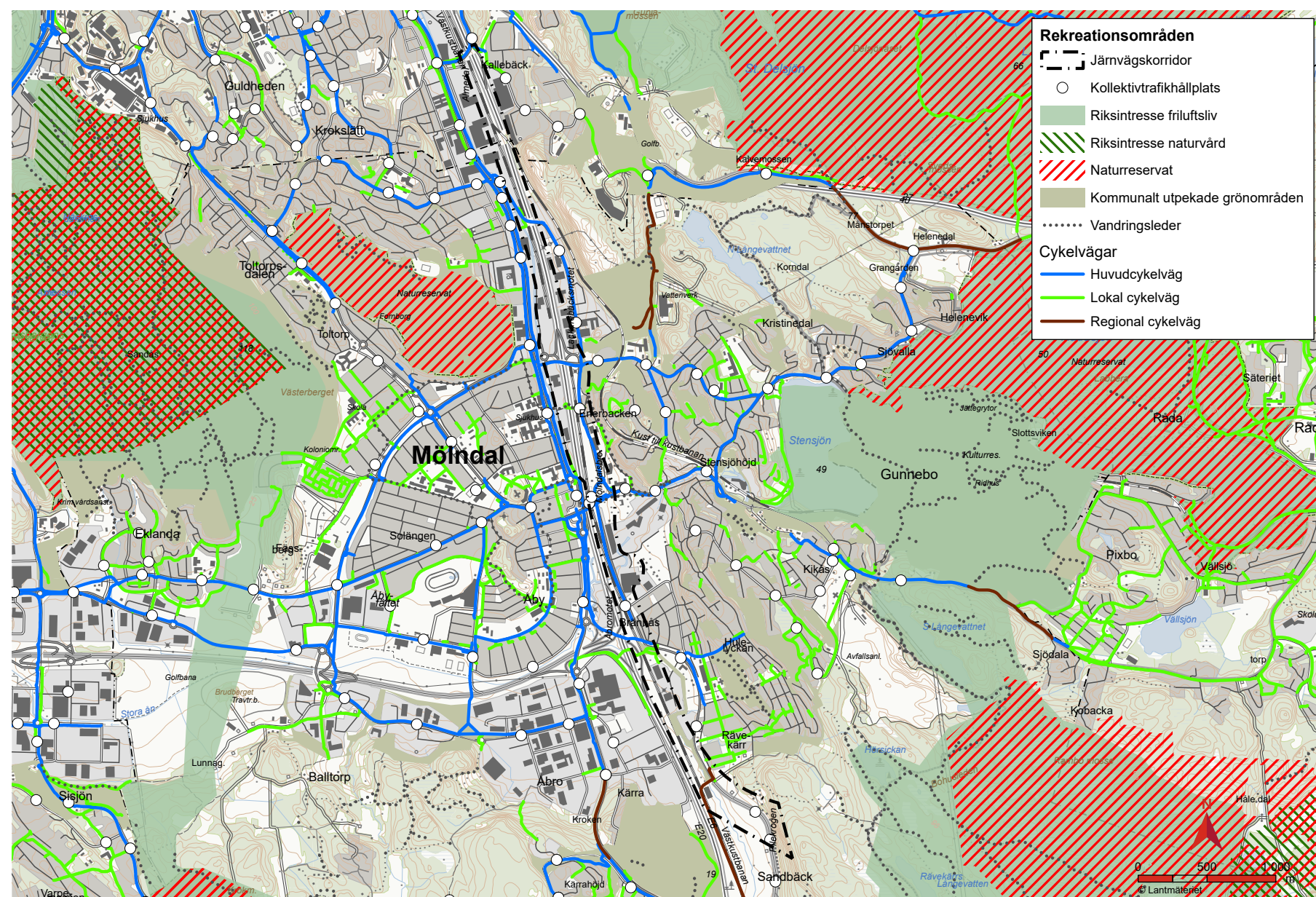
Figur 2.4.3.3: Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar i järnvägs-korridorrens södra del. Områden utpekade i bevarande- och kulturmiljöprogram samt byggnadsminnen och kyrkliga kulturminnen är markerade på kartan. Siffror i röd cirkel visar numrering enligt tabell 2.4.3.1.

2.4.4 Rekreation och friluftsliv

Med rekreation menas avkopplande aktiviteter, ofta utförda utomhus. Friluftsliv innefattar vistelse utomhus i natur och kulturlandskap och bidrar till välbefinnande och hälsa, samt sysselsättning.

Områden viktiga för rekreation och friluftsliv

I Mölndal finns flera större grönområden men även många mindre bebyggelsenära grönområden, parker och gröna stråk. Det finns ett flertal friluftsområden, naturreservat och andra viktiga rekreationsområden, se Figur 2.4.4.1.



Figur 2.4.4.1: Områden identifierade som viktiga för rekreation och friluftsliv.

I Mölndals stad finns målpunkter som näridrottsplatser, idrottshallar och ett större arenaområde. Majoriteten av dessa är lokaliserade syd-väst om järnvägskorridoren. Se Figur 2.4.4.2.

Längs hela sträckan finns ett lokalvägnät för gång- och cykeltrafik samt för kollektiv- och annan fordonstrafik, som ger tillgänglighet till målpunkter för rekreation och friluftsliv.