

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

# Göteborg-Borås, en del av nya stambanor

Göteborg Stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Bollebygds kommun, Marks kommun och Borås Stad, Västra Götalands län

Järnvägsplan, Lokaliseringsutredning 2021-04-19

Ärendenummer TRV 2019/1823

**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse - Göteborg–Borås, en del av nya stambanor - Järnvägsplan, Lokaliseringsutredning

Författare: Mattias Bååth, Ramboll

Dokumentdatum: 2021-04-19

Ärendenummer: TRV 2019/1823 med tillhörande ärendenummer TRV 2020/119740 och TRV 2021/23920

Uppdragsnummer: 167 824

Version: nr 2.0

Projektledare: Malin Odenstedt Lindhe och Jan Johansson, Trafikverket

Produktansvarig: Josefin Axelsson, Trafikverket

Foto på framsida: Trafikverket

Kartor, figurer och illustrationer: Ramboll, om inget annat anges

Underlag bakgrundskartor: © Lantmäteriet

# Innehåll

|                                                                       |           |
|-----------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. SAMMANFATTNING .....</b>                                        | <b>5</b>  |
| <b>2. SAMRÅDSPROCESSEN .....</b>                                      | <b>6</b>  |
| <b>3. MÖTESSERIER.....</b>                                            | <b>8</b>  |
| 3.1. Samrådsgrupp.....                                                | 8         |
| 3.2. Tjänstemannagrupp .....                                          | 9         |
| 3.3. Länsstyrelsen i Västra Götalands län .....                       | 10        |
| 3.4. Kommungrupper.....                                               | 11        |
| 3.5. Ideella föreningar .....                                         | 13        |
| 3.6. Ledningsägare.....                                               | 13        |
| 3.7. Risk och säkerhet .....                                          | 13        |
| 3.8. Luftfartsverket.....                                             | 13        |
| 3.9. Försvarsmakten .....                                             | 13        |
| <b>4. SAMRÅD VÅREN 2020 .....</b>                                     | <b>14</b> |
| 4.1. Samrådsrets .....                                                | 14        |
| 4.2. Inbjudan till samråd .....                                       | 17        |
| 4.3. Digitalt samråd .....                                            | 18        |
| 4.4. Länsstyrelsen i Västra Götalands län .....                       | 21        |
| 4.5. Berörda kommuner.....                                            | 25        |
| 4.6. Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund..... | 38        |
| 4.7. Övriga berörda myndigheter .....                                 | 42        |
| 4.8. Näringsliv och näringslivsorganisationer.....                    | 48        |
| 4.9. Ledningsägare.....                                               | 53        |
| 4.10. Organisationer och föreningar .....                             | 57        |
| 4.11. Övriga.....                                                     | 63        |
| 4.12. Allmänheten .....                                               | 69        |
| <b>5. SAMRÅD HÖSTEN 2020 .....</b>                                    | <b>77</b> |
| 5.1. Samrådsrets .....                                                | 78        |
| 5.2. Inbjudan till samråd .....                                       | 80        |
| 5.3. Digitalt samråd .....                                            | 81        |
| 5.4. Länsstyrelsen i Västra Götalands län .....                       | 84        |
| 5.5. Berörda kommuner.....                                            | 89        |
| 5.6. Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund..... | 100       |

## Sammanfattning

|              |                                                                      |            |
|--------------|----------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>5.7.</b>  | <b>Berörda statliga myndigheter .....</b>                            | <b>105</b> |
| <b>5.8.</b>  | <b>Berörda statliga bolag.....</b>                                   | <b>111</b> |
| <b>5.9.</b>  | <b>Organisationer och föreningar som kan antas bli berörda .....</b> | <b>114</b> |
| <b>5.10.</b> | <b>Övriga .....</b>                                                  | <b>144</b> |
| <b>5.11.</b> | <b>Ledningsägare .....</b>                                           | <b>161</b> |
| <b>5.12.</b> | <b>Allmänheten.....</b>                                              | <b>165</b> |

## 1. Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samråd i lokaliseringsutredningen för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttranden, minnesanteckningar och protokoll finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats under de två samråd som genomförts under våren 2020 och hösten 2020.

Under vårens samråd 2020 bedömde länsstyrelsen att samrådsunderlaget hade en god kvalitet och var tillräckligt omfattande för det skedet i processen. Under samrådet kom det in en del förslag på kompletteringar av fakta i samrådsunderlaget, projektmålen och på samrådshandlingen. Även många synpunkter med information om områden med höga natur- och kulturvärden, synpunkter som rör de samhällsekonomiska nyttorna samt farhågor om buller och vibrationer inkom. Exempel på andra synpunkter som kom in är frågan om huruvida ytterligare stationsorter längs höghastighetsbanan Göteborg-Borås än vad som anges i Trafikverkets positionspapper behöver utredas eller inte. Andra återkommande synpunkter rör stationslägen i Mölndal, Landvetter flygplats och Borås, samt även stationslägen utanför utredningsområdet i Ulricehamn och Jönköping. Det kom även in önskemål om olika förslag på korridorer.

Efter samrådet våren 2020 genomfördes justeringar och kompletteringar på samrådsunderlaget och en del av projektmålen justerades innan de beslutades. Övriga synpunkter på samrådsunderlaget, förutsättningar inom utredningsområdet och önskemål om olika förslag på korridorer eller stationslägen har tagits med i det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB).

Under höstens samråd 2020 har det inkommit synpunkter på förslaget på möjliga korridorer och stationslägen för den nya järnvägen. Många synpunkter rörde även områden med höga natur- och kulturvärden på flera platser inom utredningsområdet. Lokalisering längs väg 27/40 var en återkommande fråga. Synpunkter har även kommit in på MKB:ns innehåll och utformning. Synpunkterna har beaktats och hanterats under den konsekvensbedömning som skett efter samrådet och som lett fram till Trafikverkets förslag till lokalisering och rangordning som presenteras i samråd under våren 2021.

Synpunkter, protokoll etcetera finns diarieförda under ärendenummer TRV 2019/1823 med tillhörande ärendenummer TRV 2020/119740.



## 2. Samrådsprocessen

När en ny järnväg ska planeras inleds en planläggningsprocess som regleras av lag (1995:1649) om byggande av järnväg. I processen ska en järnvägsplan tas fram som visar var och hur järnvägen ska byggas. Den som avser att bygga en järnväg ska under arbetet med att upprätta en järnvägsplan samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om järnvägsplanen har betydelse för kollektivtrafiken ska samråd även ske med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter. I denna planering ingår tre större samrådstillfällen under våren 2020, hösten 2020 samt våren 2021. Varje samråd har varit 8 veckor, vilket är väl tilltaget, och under denna tid har det funnit möjlighet att lämna synpunkter. Två av tre samrådstillfällen är nu genomförda. Hur samrådet har gått till och vilka synpunkter som kommit in och hur de påverkat utredningen sammanställs och sammanfattas i en samrådsredogörelse.

Planläggningsprocessen för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås innehåller fem faser. Dessa beskrivs kortfattat i *Figur 1*.

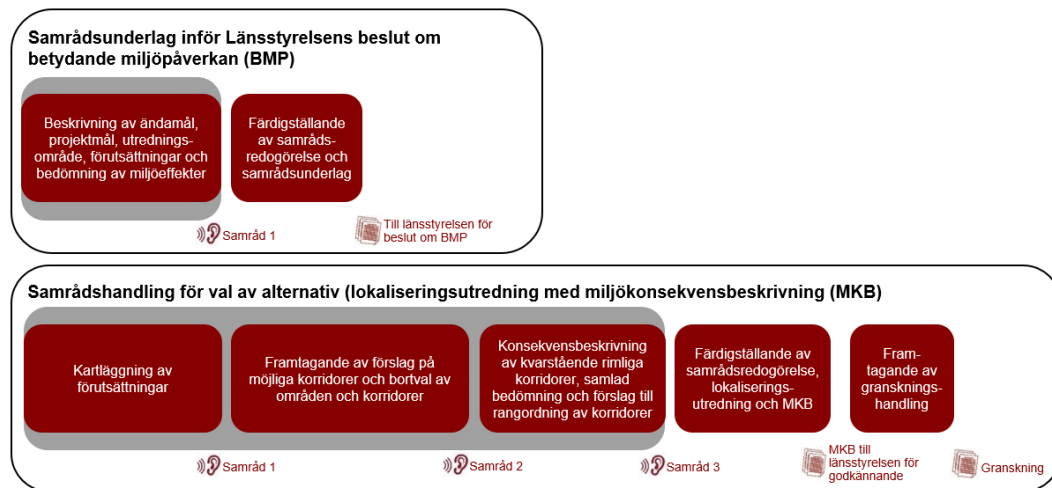
### Planläggningsprocess för Göteborg-Borås



*Figur 1. Göteborg - Borås planläggningsprocess för järnvägsplan. Mörkt block visar vilken fas som pågår nu. Grått block visar avslutad fas.*

Fasen Samrådsunderlag inför länsstyrelsen beslut om betydande miljöpåverkan är avslutad och nu pågår arbetet med lokaliseringsutredning och miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Lokaliseringsutredningen ska leda fram till en beskrivning av alternativ på korridorer för den framtida järnvägen samt en redovisning och analys av deras effekter, konsekvenser och måluppfyllelse och slutligen leda fram till en beslutad korridor.

En översiktlig planering av faserna samrådsunderlag och lokaliseringsutredning med MKB (samrådshandling för val av alternativ) med tre större samrådstillfällen, har tagits fram, se *Figur 2*.



Figur 2. Översiktlig planering av faserna samrådsunderlag och lokaliseringsutredning med MKB (samrådshandling för val av alternativ) med tre större samrådstillfällen. Samrådstillfällena illustreras med ett öra.

I denna planering ingår tre större samrådstillfällen under våren 2020, hösten 2020 samt våren 2021. Två av tre samrådstillfällen är nu genomförda.

För att effektivisera planlägningsprocessen omfattade det första samrådet både samrådsunderlag och inledande delar av lokaliseringsutredningen (samrådshandling för val av alternativ). Syftet med det första samrådstillfället var att ge möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget och komplettera de beskrivna förutsättningarna inom utredningsområdet.

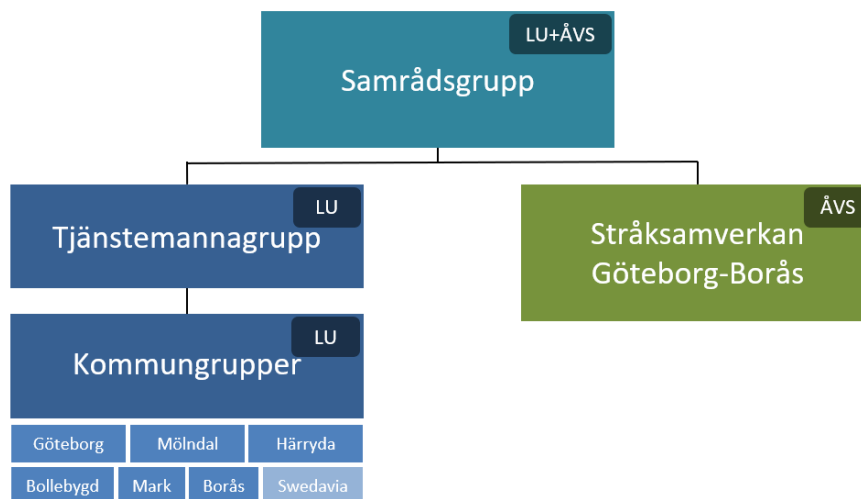
Det andra och tredje samrådet innefattar lokaliseringsutredning med MKB (samrådshandling för val av alternativ). Syftet med det andra samrådstillfället var att samråda förslag på möjliga korridorer och stationslägen för den nya järnvägen och alternativ som föreslogs att väljas bort samt utformning och förslag till innehåll i MKB:n. Det tredje samrådstillfället planeras till våren 2021 och därefter planeras granskning till vintern 2021.

Utöver samrådstillfällena sker kontinuerliga samråd i flera olika mötesserier med Västra Götalandsregionen, berörda kommuner, kommunalförbunden i Göteborg och Borås, Länsstyrelsen i Västra Götaland län och Swedavia. Dessa mötesserier pågår under hela planlägningsprocessen och både tjänstemän och politiker deltar.

Hur planläggningen ska genomföras beskrivs mer utförligt i Planlägningsbeskrivningen. I denna samrådsredogörelse beskrivs hur samrådet bedrivits fram till februari 2021 i lokaliseringsutredning för ny järnväg Göteborg-Borås, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer och hur synpunkterna beaktats. Yttranden, synpunkter, protokoll etcetera finns diarieförda under ärendenummer TRV 2019/1823 med tillhörande ärendenummer TRV 2020/119740.

### 3. Mötesserier

Trafikverket har tillsammans med Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen Västra Götalands län, Göteborgsregionens kommunalförbund, Boråsregionen Sjuhärad kommunalförbund, Swedavia och berörda kommuner etablerat tre grupper för samverkan: samrådsgruppen, tjänstemannagruppen och kommungrupperna. Dessa mötesserier startades upp under skedet Samrådsunderlag och pågår under hela lokaliseringsutredningen (se Figur 3). De kontinuerliga mötena är en viktig del i samrådet. Mötesserier har även hållits med andra intressenter, vilket beskrivs nedan.



Figur 3. Pågående mötesserier.

#### 3.1. Samrådsgrupp

Samrådsgruppen består av två politiker och en tjänsteman per kommun från Göteborgs Stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Bollebygds kommun, Marks kommun och Borås Stad samt representanter för Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Boråsregionen Sjuhärad kommunalförbund, och Swedavia. Marks kommun deltar från och med oktober 2019 då utredningsområdet definierades, vilket innebär att Marks kommun berörs av utredningsområdet. Sammanfattande är Trafikverkets regionala direktör.

Samrådsgruppen har som syfte att diskutera strategiska förutsättningar och förslag gällande både lokaliseringsutredning för ny järnväg Göteborg-Borås och åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för stråket Göteborg-Borås. Gruppen har ett ansvar att skapa gemensamma bilder och se helheten för att kunna göra korrekta ställningstaganden och skapa acceptans för fattade beslut i den egna organisationen. Möten hålls två gånger per år.

Sedan våren 2019 har det hållits totalt fem möten i samrådsgruppen. På mötena har ändamål och projektmål diskuterats och det har funnits möjlighet att lämna synpunkter. Synpunkter som framkommit är att det är viktigt att lösa funktionen i hela stråket och att det finns mellankommunala frågor som behöver lyftas i tjänstemanna- och samrådsgruppen. På mötena har det även lyfts behov av insyn och transparens i utredningar



och behov av arbetsgrupper för att kunna ta del av arbetsmaterial. På flera möten har tidplanen lyfts som mycket viktig och att alla måste hjälpa till för att inte problem ska uppstå som påverkar tidplanen. På mötena har det också framförts synpunkter kring hur styrande politiker ska involveras för att ta fram tydliga förutsättningar och besked till projektet. Samverkansavtalet mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen har diskuterats, samt flera beslutsunderlag kring ytterligare stationsorter och dess påverkan på kapacitet och resande.

Under mötesserien har samrådet hösten 2020 presenterats och det har diskuterats frågor och synpunkter kopplat till samrådsmaterialet, exempelvis varför korridor Raka vägen inte är bortvald. På möten önskades också mer insyn i samrådsmaterialet innan det presenteras för allmänheten.

Status i utredningen har också presenterats och diskuteras på Västra Götalandsregionens regionala stråksamverkan vilket har ersatt ett möte i samrådsgruppen.

### 3.2. Tjänstemannagrupp

Tjänstemannagruppen består av samhällsbyggnadschef eller motsvarande för Göteborgs Stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Bollebygds kommun, Marks kommun och Borås Stad samt representanter för Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Boråsregionen Sjuhärad kommunalförbund, Swedavia samt Trafikverket. Marks kommun deltar från och med oktober 2019 då utredningsområdet definierades, vilket innebar att Marks kommun berörs av utredningsområdet. Sammankallande är Trafikverkets projektchef.

Tjänstemannagruppen för Göteborg-Borås har som syfte att skapa samsyn och förankring för övergripande samhällsplaneringsfrågor samt frågor som berör höghastighetsjärnvägen i hela stråket Göteborg–Borås eller i fler än en kommun. Gruppen ska också bereda frågor som ska lyftas till samrådsgruppen. Tjänstemannagruppen har ett stort ansvar i att se till hela stråket samt bidra med konsekvensbeskrivningar av olika scenarier för att möjliggöra ett ställningstagande i den egna gruppen eller i samrådsgruppen. Möten hålls cirka var tredje månad sedan starten våren 2019.

Sedan våren 2019 har det varit total 13 möten i tjänstemannagruppen. Liksom i samrådsgruppen har det kommit in synpunkter på ändamål och projektmål. Generellt har motsvarade frågor som för samrådsgruppen diskuterats i tjänstemannagruppen men det har här kommit in mer specifika synpunkter och varit diskussioner på en mer detaljerad nivå jämfört med samrådsgruppen. Samverkansavtalet mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen har diskuterats, liksom flera beslutsunderlag kring ytterligare stationsorter och dess påverkan på kapacitet och resande. På mötena har även ytterligare åtgärder i stråket Göteborg-Borås inom pågående ÅVS stråket Göteborg-Borås, kommunal planering och riksintresse för kommunikationer diskuterats.

Innehållet i samrådet hösten 2020 har presenterats och bortval av korridor och stationslägen har redovisats och diskuterats på mötena i tjänstemannagruppen. Metoden i lokaliseringsutredningen har diskuterat och varför exempelvis inte korridor Raka vägen är bortvald. Även kostnader har efterfrågats. Det har även diskuterats hur järnvägen kommer utformas i Mölndal och samband med andra projekt som exempelvis uppställningsspår i

Pilekrogen. Metoden för sammanvägd bedömning av alternativen har presenterats i denna grupp för att skapa förståelse för kommande steg i utredningen. De olika begreppen har diskuterats och det framkom önskemål om att få förståelse för bedömningar och motiv som ligger bakom kommande värderingar. Även kostnader och effekter har diskuterats. I denna grupp har processen för förtydligande av riksintresse presenterats och diskuterats. Den kommande processen med tillåtlighetsprövning och sambanden mellan järnvägsplan och detaljplan har presenterats och diskuterats.

Under början av 2021 har mötena i tjänstemannagruppen berört status i lokaliseringsutredningen och i flera skeden gett insyn i utredningens framdrift och dess resultat. På mötena har även planering och förberedelser av samrådet våren 2021 diskuterats. Det har kommit inspel på olika förankringsaktiviteter för varje part i gruppen, i syfte att lyckas med att nå ut med resultat från lokaliseringsutredningen.

### 3.3. Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län sker dels genom att de deltar i samrådsgrupp och tjänstemannagrupp, dels genom separata möten. De separata mötena med länsstyrelsen är dels av övergripande och samordnande karaktär, dels särskilda ämnesområdesmöten med specialister. En mötesserie med Länsstyrelsen i Västra Götalands län inleddes våren 2019 och hittills har nio möten genomförts. Inom ramen för de separata mötena med länsstyrelsen har frågor kring miljöbedömningsprocessen hanterats. Diskussion har förts om redovisning av de olika miljöeffekterna och hur projektet påverkar landskapet och dess värden. Frågor som har lyfts av Trafikverket under mötesserien är avgränsning av utredningsområdet, riksintresseanspråk, avgränsning av miljöaspekter, bedömningsskalor för miljöbedömningen med mera. Arbetet med hållbarhetsbedömningar har presenterats liksom utredningens status och tidplan. Länsstyrelsen har bland annat tidigt lyft svårigheter med station söder om Borås med hänsyn till naturvärden och påmint om att organisationer som har talerätt bör inkluderas i samrådsgruppen redan i samråd inför beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har också frågat hur Trafikverket ser på om samrådet inför beslut om betydande miljöpåverkan uppfyller formella krav då samrådet blev helt digitalt. Länsstyrelsens representanter var nöjda med det svar Trafikverket gav kring hur formella krav uppfylls. Länsstyrelsen har bland annat också lyft frågor som vikten av tydlig beskrivning av metod och motiv kring bortval samt nivå på redovisning av utformning av anläggningen inför tillåtligheten. Under våren 2021 har fördjupning skett avseende frågor kopplade till tillåtligheten och länsstyrelsen har löpande gett inspel kring MKB:ns utformning inför tillåtlighetsprövningen. Trafikverket har även presenterat projektet för länsledningen under våren 2021.

Sedan våren 2019 har det också hållits ett antal ämnesområdesmöten med länsstyrelsen där specifika frågor kopplat till ämnesområdet har diskuterats. Ämnesområdesmötena har hållits för områdena markmiljö, risk, naturmiljö, kulturmiljö, vatten, klimat, buller, masshantering, sociala aspekter, metodmöte för hållbarhet och metodmöte för bortval. För några av dessa har det hållits mer än ett möte. Inom ramen för vattenmötena har bland annat frågor om juridik kring miljö kvalitetsnormer för vatten i framförallt Mölndalsån och Källeredsbäcken diskuterats. Vidare har det på naturmiljömötena diskuterats frågor om bland annat naturvärdesinventeringar och skyddade arter.

### 3.4. Kommungrupper

Kommungrupperna utgörs av tjänstemän från respektive kommun och Swedavia med mandat att ta med sig uppgifter in i den egna organisationen, driva dem samt återkoppla fattade beslut. Även representanter från Västra Götalandsregionen har deltagit i en del kommungrupper, efter önskemål från berörd kommun. Sammankallande är Trafikverkets projektledare.

Syftet med kommungrupperna är att för respektive kommun säkerställa samordning och framdrift i planlägningsprocessen. Gruppen har stort ansvar i den praktiska hanteringen av planlägningsprocessen och att denna koordineras med den kommunala fysiska planeringen. Syftet med kommungrupperna är även att åstadkomma ett bra samarbete mellan respektive kommun och Trafikverket. Trafikverket informerar fortlöpande om projektets framdrift som ett led i det kontinuerliga samrådet. Kommunen har möjlighet att lyfta frågeställningar inom projektet som berör kommunen. Innehållet från respektive kommungrupp dokumenteras i minnesanteckningar som distribueras till deltagarna samt justeras vid nästkommande möten. Frågor från dessa mötesserier kan även lyftas till tjänstemannagrupperna.

#### 3.4.1. Bollebygds kommun

En mötesserie med Bollebygds kommun inleddes i april 2019 och hittills har nio möten genomförts. Kommunen har på mötena lyft att arbetet med en ny översiktsplan pågår och att arbetet ska synkas med lokaliseringsutredningen. Diskussion har även förts om att en station på den nya järnvägen inte längre planeras inom Bollebygds kommun och att den regionala kollektivtrafiken istället ska utredas i pågående åtgärdsvalsstudie. Kommunen har lyft påverkan på Nolåns dalgång som en extra känslig passage som kräver varsamhet. Kommunen förespråkar korridoren längs väg 27/40 för att samla barriärerna genom kommunen.

#### 3.4.2. Borås Stad

En mötesserie med Borås Stad inleddes i april 2019 och hittills har nio möten genomförts. Kommunen har på mötena lyft vikten av att den nya järnvägen måste vara mer attraktiv än nuvarande busstrafik. Utredningen ska se till hela-resan-perspektivet i urvalet av stationslägena där en restid på 35 minuter mellan Göteborg och Borås är en av de viktigaste punkterna. Kommunen förespråkar ett centralt stationsläge i staden. Kommunen har efterfrågat fler möten och under vintern 2019, hela 2020 och fram till våren 2021 har separata arbetsmöten hållits med Borås Stad. Syftet med mötena har främst varit att diskutera stationslägen i relation till pågående stadsutvecklingsprojekt.

#### 3.4.3. Göteborgs Stad

En mötesserie med Göteborgs Stad inleddes i april 2019 och hittills har nio möten genomförts. Göteborgs Stad har på mötena framhållit vikten av att en station uppförs i Mölndal för att avlasta trafiksystemet i centrala Göteborg och ifrågasätter varför Raka vägen finns med som alternativ. Ett centralt stationsläge i Borås anser staden vara viktigt för att få en attraktiv tågtrafik. Även att järnvägen får en anslutning via Västlänken tas upp som viktigt. Kommunen har presenterat pågående planarbeten i Kallebäck/Almedal där flera större stadsutvecklingsprojekt pågår. Det sker även en stor stadsutveckling längs hela

Mölndalsåns dalgång. Dialog om pågående projekt pågår med Göteborg Stad. Både genom enskilt och gemensamma möten där Göteborg Stad och Mölndal stad deltar.

### 3.4.4. Härryda kommun

En mötesserie med Härryda kommun inleddes i april 2019 och hittills har nio möten genomförts. Kommunen har på mötena lyft pågående arbete med ny översiktsplan samt fördjupad översiktsplan kring Landvetter Södra. Diskussioner har förts om konsekvenserna av ytterligare en station, om regional pendling och stationsläget vid Landvetter flygplats.

### 3.4.5. Marks kommun

Från oktober 2019 startades även en kommungrupp för Marks kommun då kommunen berörs av det definierade utredningsområdet. I oktober 2020 konstaterades att inga möjliga korridorer passerar genom Marks kommun och det beslutades gemensamt att mötesserien avslutas. Fram till oktober 2020 har sju möten genomförts.

Marks kommun deltar fortsättningsvis i tjänstemannagrupp och samrådsgrupp.

### 3.4.6. Mölndals stad

En mötesserie med Mölndals stad inleddes i april 2019 och hittills har nio möten genomförts. Kommunen har lyft att arbete med en ny översiktsplan pågår och att samsyn bör finnas. Kommunen önskar en sträckning av järnvägen via Mölndal och ifrågasätter varför Raka vägen finns med som alternativ. Diskussioner har förts om olika placeringar av stationsläget och hur långa plattformarna ska vara i Mölndal. Kommunen har även lyft den pågående planeringen av Forsåker samt idéstudier om att överdäcka järnvägen och motorvägen för att minska barriäreffekterna i staden. Det är viktigt för kommunen att ny detaljplan i Forsåker påverkas så lite som möjligt. Även koppling till andra infrastrukturprojekt, exempelvis Trafikverkets uppställningsspår i Pilekrogen har diskuterats. Kommunen har efterfrågat fler möten och under vintern 2019, hela 2020 och fram till våren 2021 har separata arbetsmöten hållits med Mölndals stad. Syftet med arbetsmötena har främst varit att diskutera möjliga stationslösningar kopplat till pågående stadsutveckling.

Det sker även en stor stadsutveckling längs hela Mölndalsåns dalgång och dialog om pågående projekt sker på gemensamma möten där både Mölndal stad och Göteborg Stad deltar.

### 3.4.7. Swedavia

En mötesserie med Swedavia inleddes i april 2019 och hittills har åtta möten genomförts. Swedavia har presenterat pågående arbete med en masterplan som visar på hur flygplatsområdet ska växa. Swedavia har också lyft planerna på en andra rullbana. Swedavia har lyft vikten av ett centralt stationsläge nära flygplatsterminalen och att restiden med tåg till flygplatsen blir kortare än med andra trafikslag för att resenärerna i första hand ska välja tåget.

Under hela 2020 har även flera separata arbetsmöten hållits med Swedavia med syfte att diskutera möjliga stationslösningar vid flygplatsen. Det har även hållits en separat

## Mötesserier

mötesserie med Swedavia utifrån de olika föreslagna stationslägenas placering och järnvägsanläggningens påverkan på utrustning för radiokommunikation utifrån ett EMC-perspektiv. På mötena har resultat av EMC-påverkan diskuterats utifrån genomförda beräkningar och de förslag på åtgärder som ansetts nödvändiga. På ett antal av mötena har även Luftfartsverket deltagit eller tagit del av minnesanteckningar.

### 3.5. Ideella föreningar

En mötesserie med ideella naturvårdsföreningar har inletts och hittills har 3 möten genomförts. Tanken är att denna mötesserie ska fortsätta under hela järnvägsplaneprocessen. Föreningarna har bidragit med kunskap kring naturvärden i områden och har fått möjlighet att ställa frågor. Under samrådet hösten 2020 genomfördes mötet digitalt. Mötet avhandlade en hel del frågor kring den kommande miljöprövningsprocessen samt frågor om hur Trafikverket arbetat med befintliga och nya underlag för naturvärdesbedömningar.

### 3.6. Ledningsägare

Mötesserier med Mölndals Energi och Nordion Energi (fd Swedegas) har inletts under våren 2020. Hittills har Trafikverket haft ett möte med respektive ledningsägare. På mötena har ledningsägarna informerat om befintliga ledningar, underlaget har använts som planeringsförutsättningar i utredningen. Kontakt har även tagits med Borås Elnät AB och Göteborgs Energi under 2020.

### 3.7. Risk och säkerhet

En mötesserie med Räddningstjänsten Storgöteborg och Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund har inletts under våren 2020 och hittills har två möten genomförts. Syftet med mötesserien är att upprätta ett samarbete om risk- och säkerhetsfrågor inom projektet. Trafikverket har presenterat projektet och tidplanen. På möte har även aktuella korridorer och stationer presenteras. På senaste mötet presenterades och diskuterades även förslag på säkerhetskoncept för tunnlar och undermarkstationer.

### 3.8. Luftfartsverket

Ett inledande möte med Luftfartsverket har hållits angående eventuell påverkan på deras utrustning som finns placerad inom utredningsområdet. En mötesserie kommer etableras under det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen.

### 3.9. Försvarmakten

Under 2020 har ett flertal möten genomförts med Försvarmakten, där det diskuterats hur deras verksamheter inom utredningsområdet påverkas av de olika korridorsförslagen.

## 4. Samråd våren 2020

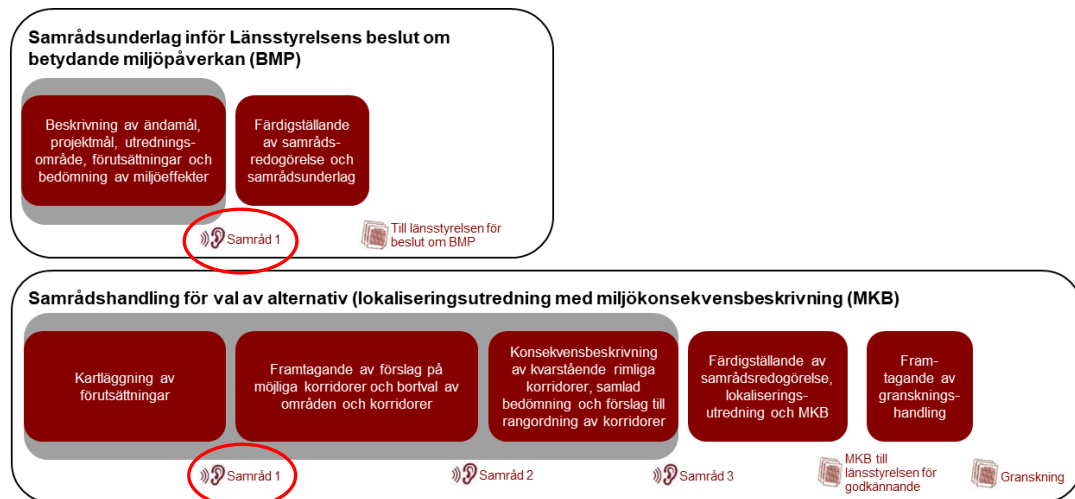
Samrådstillfället våren 2020 omfattade både samrådsunderlag och inledande delar av lokaliseringsutredningen med MKB (samrådshandling för val av alternativ).

Under perioden 10 mars – 4 maj 2020 presenterades följande handlingar:

- Samrådsunderlaget daterat 2020-03-10
- Landskapskaraktärsanalysen daterad 2020-03-10

Under denna tid kunde kommuner, länsstyrelser, regioner, myndigheter, organisationer och allmänheten lämna synpunkter på samrådsunderlaget och komplettera de beskrivna förutsättningarna inom utredningsområdet. På grund av coronapandemin hölls samrådet helt digitalt.

Samrådsunderlaget och samrådsredogörelsen från samrådet våren 2020 låg till grund för länsstyrelsens beslut att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket fattades i juli 2020. Det innebär att en MKB ska tas fram och att samråd ska ske med en utökad samrådskrets.



Figur 4. Översiktlig planering av faserna samrådsunderlag och lokaliseringsutredning med MKB (samrådshandling för val av alternativ) med tre större samrådstillfällen. Samrådstillfällena illustreras med ett öra. Samrådstillfället som ägde rum våren 2020 är inringat i rött.

### 4.1. Samrådskrets

Samrådet våren 2020 innefattade både samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) och samråd om förutsättningar i lokaliseringsutredningen.

Efter genomfört samråd ska Länsstyrelsen i Västra Götalands län fatta beslut om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan (BMP) vilket innebär att samrådskretsen ska utökas för samråd om lokaliseringsutredningen. Samråd ska då även ske med statliga myndigheter, allmänhet och organisationer som kan antas bli berörda i enlighet med 2§ lagen om byggande av järnväg.



Eftersom samrådet våren 2020 innefattade samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) och samråd om förutsättningar i lokaliseringsutredningen har Trafikverket valt en samråds-krets som har med statliga myndigheter, allmänhet och organisationer. Samråds-kretsen identifierades utifrån en intressentanalys. Samråds-kretsen stämde även av med även med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och med berörda kommuner innan utskicket till samrådet våren 2020.

Projektets samråds-krets vid samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan utgjordes av:

Tabell 1. Samråds-krets för samråd våren 2020.

|                                                   |                                                          |
|---------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <b>Berörd länsstyrelse</b>                        | Post- och telestyrelsen                                  |
| Länsstyrelsen i Västra Götalands län              | Riksantikvarieämbetet                                    |
|                                                   | Sjöfartsverket                                           |
| <b>Övrig länsstyrelse</b>                         | Skogsstyrelsen                                           |
| Länsstyrelsen Jönköping                           | Socialstyrelsen                                          |
|                                                   | Statens Geotekniska Institut (SGI)                       |
| <b>Berörda kommuner</b>                           | Statens fastighetsverk                                   |
| Bollebygds kommun                                 | Strålsäkerhetsmyndigheten                                |
| Borås Stad                                        | Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)                   |
| Göteborgs Stad                                    | Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI) |
| Härnäs kommun                                     | Transportstyrelsen                                       |
| Marks kommun                                      |                                                          |
| Mölnåls stad                                      |                                                          |
|                                                   | <b>Övriga myndigheter och statliga bolag</b>             |
| <b>Berörda regionförbund och kommunalförbund</b>  | Jernhusen                                                |
|                                                   | Swedavia                                                 |
| Region Halland                                    |                                                          |
| Region Jönköpings län                             | <b>Ledningsägare</b>                                     |
|                                                   | Borås Energi och Miljö                                   |
| <b>Kollektivtrafikmyndighet</b>                   | Borås Elnät AB                                           |
| Västra Götalandsregionen                          | Gryaab                                                   |
| Region Jönköpings län                             | Göteborgs Energi                                         |
|                                                   | Härnäs Energi                                            |
| <b>Statliga förvaltningsmyndigheter</b>           | Kretslopp och vatten (Göteborgs Stad)                    |
| Arbetsmiljöverket                                 | Mölnåls Energi                                           |
| Bergsstaten                                       | Sandhults-Sandareds Elektriska Ekonomiska förening       |
| Boverket                                          | Skanova                                                  |
| Elsäkerhetsverket                                 | Svenska Kraftnät                                         |
| Energimyndigheten                                 | Vattenfall                                               |
| Folkhälsomyndigheten                              |                                                          |
| Fortifikationsverket                              |                                                          |
| Försvarsmakten                                    | <b>Näringsliv och näringslivsorganisationer</b>          |
| Havs- och vattenmyndigheten                       | Branschföreningen Tågoperatörerna                        |
| Jordbruksverket                                   | Business Region Borås                                    |
| Kammarkollegiet                                   | Näringslivets Transportråd                               |
| Kemikalieinspektionen                             | Handelskammaren i Jönköpings län                         |
| Lantmäteriet                                      | Svenskt Näringsliv                                       |
| Luftfartsverket                                   | Sveriges Åkeriföretag                                    |
| Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) | Västsvenska Handelskammaren                              |
| Naturvårdsverket                                  |                                                          |
| Polisen                                           |                                                          |

Tabell 2. Samrådsrets för samråd våren 2020, fortsättning.

| <b>Organisationer och föreningar</b>                     | <b>Fågelföreningar</b>                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Akademiplatsen AB                                        | Göteborgs Ornitologiska Förening                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Borås City                                               | Marks Fågelklubb                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Borås Näringsliv AB                                      | Sveriges Ornitologiska Förening                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Borås Flygplatsförening                                  | Västergötlands Ornitologiska Förening                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Borås TME                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Business Region Borås                                    | <b>Naturskyddsföreningen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Botaniska föreningen i Göteborg                          | Mölnåls Naturskyddsförening                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Fastighetsägarna Borås                                   | Naturskyddsföreningen i Borås                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Funktionsrätt Västra Götaland                            | Naturskyddsföreningen i Göteborg                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Företagarna Borås                                        | Naturskyddsföreningen i Härryda                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Högskolan i Borås                                        | Naturskyddsföreningen i Mark                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| Järnvägsfrämjandet                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Knallelandsgruppen                                       | <b>Vattenvårdsförbund</b>                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Lantbrukarnas riksförbund (LRF)                          | Kungsbackaåns vattenvårdsförbund och vattenråd                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) | Lygnerns vattenråd                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Svensk cykling                                           | Mölnålsåns vattenråd                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Svenska jägareförbundet                                  | Säveåns vattenråd                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Sveriges jordägareförbund                                | Viskans vattenråd                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Västsvenska entomologklubben                             | Ätrans vattenråd                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Viareds företagarförening                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Västergötlands Botaniska förening                        | <b>Enskilda som särskilt berörs</b>                                                                                                                                                                                                                                                               |
|                                                          | För lokaliseringstuderingen för ny järnväg Göteborg-Borås är det, på grund av utredningsområdets storlek, inte möjligt att vid samråd om samrådsunderlag identifiera vilka enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Samrådet med enskilda anses därför innefattas i samrådet med allmänheten. |
| <b>Fiskevårdsförbund</b>                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Borås-Öresjö FVOF                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Bosjöns FVOF                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Gesebolssjöns FVOF                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Ingsjöarna & Oxsjöns FVO                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Mölnålsåns FVOF, västra sektionen                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Sandsjön-Buasjöns FVOF                                   | <b>Allmänheten</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Storån övre FVOF                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Surtans övre FVOF                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Viaredssjöns FVOF                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Västra Nedsjöns FVOF                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Östra Nedsjöns FVOF                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

## 4.2. Inbjudan till samråd

Inbjudan till samrådsmötet annonserades i lokalpressen (se Figur 6), på projektets webbsida, i sociala medier och i det digitala nyhetsbrevet Nytt från projekt Göteborg-Borås. Nyhetsbrevet skickas ut några gånger per år och är en prenumeranttjänst som alla kan anmäla sig till på projektets webbsida.

Även informationsblad i pappersformat om projekt Göteborg-Borås delades ut till samtliga brevåldor inom utredningsområdet, både till boende och företag (se Figur 5). I dessa informerade Trafikverket om läget i utredningen, hur man kunde lämna synpunkter och bjöd in till informationsmöten. Både nyhetsbrevet och informationsbladen fanns även tillgängliga på projektets webbsida.

**Inbjudan till samråd – tidigt skede**

### Göteborg-Borås, en del av nya stambanor

Vi planerar en dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås via Landvetter flygplats. Den nya järnvägen skapar möjlighet för snabbare tågresor, smidigare arbetspendling och ökad tillgänglighet till och från flygplatsen.

Vi bjuder in till de första samrådsmötena sedan omstarten av planeringen och kommer att presentera arbetet med den nuvarande lokaliseringsutredningen så här långt. Som ett första steg har vi tagit fram ett samrådsunderlag som beskriver förutsättningar och hur den nya järnvägen påverkar miljön på ett övergripande plan. Nu finns möjlighet att lämna synpunkter på samrådsunderlaget. Vi vill samtidigt ta del av dina kunskaper om förutsättningar i det område som du bor och rör dig i. Dina synpunkter hjälper oss när vi tar fram alternativ på korridorer där järnvägen kan gå.

Samrådsmötena inleds med en presentation, därefter kommer det finnas möjlighet att ställa frågor, lämna synpunkter och se materialet. Varmt välkommen att delta på den plats som passar dig!

**Tid och plats:**

- Måndag 23 mars kl. 18–20, Bollebygdskolan, **Bollebygd** (Bollebygds kommun och Marks kommun deltar).
- Måndag 30 mars kl. 18–20, Råda rum, **Mölnlycke** (Härbyrå kommun deltar).
- Onsdag 1 april kl. 18–20, Borås kongress, **Borås** (Borås Stad deltar).
- Torsdag 2 april kl. 18–20, Möllan, **Mölnådal** (Mölnådals stad och Göteborgs Stad deltar).

**Plats för handlingar:** [www.trafikverket.se/goteborg-boras](http://www.trafikverket.se/goteborg-boras)

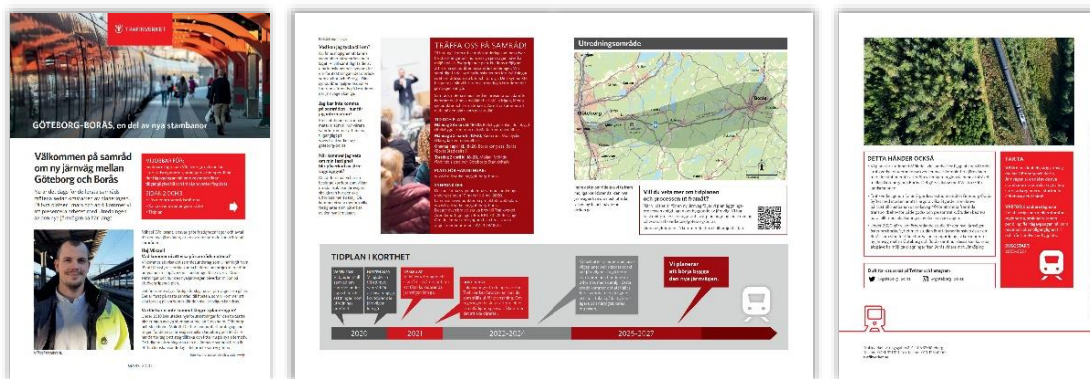
**Synpunkter:** Du kan lämna synpunkter på samrådsunderlaget under perioden 10 mars till 4 maj 2020. Lämna dina synpunkter på projektets webbplats [www.trafikverket.se/goteborg-boras](http://www.trafikverket.se/goteborg-boras). Det går även bra att skriva brev till Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge. Om du lämnar din synpunkt via brev ska du ange ärendenummer TRV 2019/1823.

**Mer information:** Mikael Wollbrant, ansvarig för fastighetsfrågor och avtal, 010-123 49 04, [www.trafikverket.se/goteborg-boras](http://www.trafikverket.se/goteborg-boras)

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och järnvägar samt långsiktig planering av det samlade transportsystemet.

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

Figur 6. Inbjudan till samrådsmöten som planerades att hållas under våren 2020.



Figur 5. Informationsblad från mars 2020. Bladet informerade om de kommande samrådsmötena efter omstarten av planeringen, hur man kunde lämna synpunkter och redovisade tidplanen i korthet.

I mars 2020 beslutade regeringen om ett förbud mot allmänna sammankomster med över 500 deltagare för att motverka spridningen av coronaviruset. Till följd av detta ställdes alla fysiska samrådsmöten in under våren 2020. Trafikverket informerade om detta genom nyheter på projektets webbsida, en ny informationsfilm publicerades och sponsrades i sociala medier, ett nytt digitalt nyhetsbrev lades ut, en ny annons gick ut i lokala medier (se Figur 7) och pressen tipsades. Trafikverket informerade även via berörda kommuners kommunikatörer och kanaler samt genom att affischer sattes upp på möteslokaler (Figur 8). Samrådet genomfördes trots den pågående pandemin men i helt digitalt format.



Figur 7. Ny inbjudan till digitalt samråd.



Figur 8. Affisch med information om inställda samrådsmöten.

#### 4.3. Digitalt samråd

Trafikverket har sedan en tid tillbaka arbetat med att utveckla metoder och tillvägagångssätt för att genomföra digitala samråd. En del i den demokratiska processen är att engagera och involvera så många som möjligt i de målgrupper som berörs av ett kommande infrastrukturprojekt. Utvecklingen gick redan innan utbrottet av coronapandemin mot att i större utsträckning nyttja digitala möjligheter vid samråd. Situationen med pandemin har skyndat på arbetet. Projekt Göteborg-Borås är ett av projekten som med kort varsel ställde om till ett helt digitalt samråd.

Ambitionen att hålla allmänheten och intressenter uppdaterade och välinformerade är hög och det har under utredningens gång funnits flera kanaler för information. Projektet har använt följande digitala verktyg i samrådet våren 2020:

- Interaktiv karta
- Digital presentation
- Projektsidan
- Digital tillgänglighet

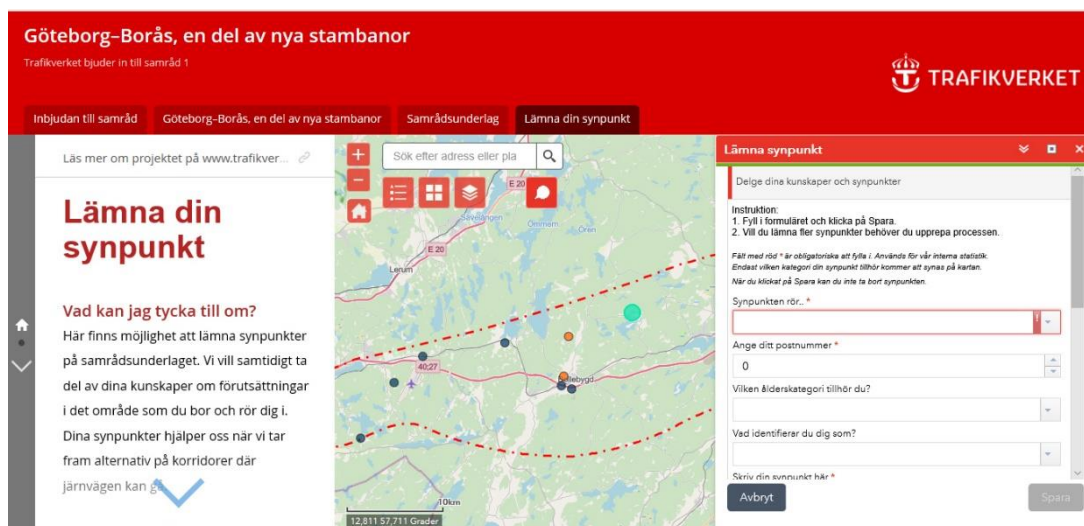
I efterföljande stycken ges en beskrivning av respektive digitalt verktyg.

### Interaktiv karta

För att nå ut till berörda målgrupper utan att träffas fysiskt upprättades en interaktiv karta inför samrådet. Kartan gjorde det möjligt att på ett överskådligt sätt ge information om aktuell fas i projektet. Den möjliggjorde även för allmänheten att lämna sina synpunkter direkt i kartan. Kartan fanns att nå på projektets webbsida och gick att öppna på en dator, men även i mobiltelefon och surfplatta.

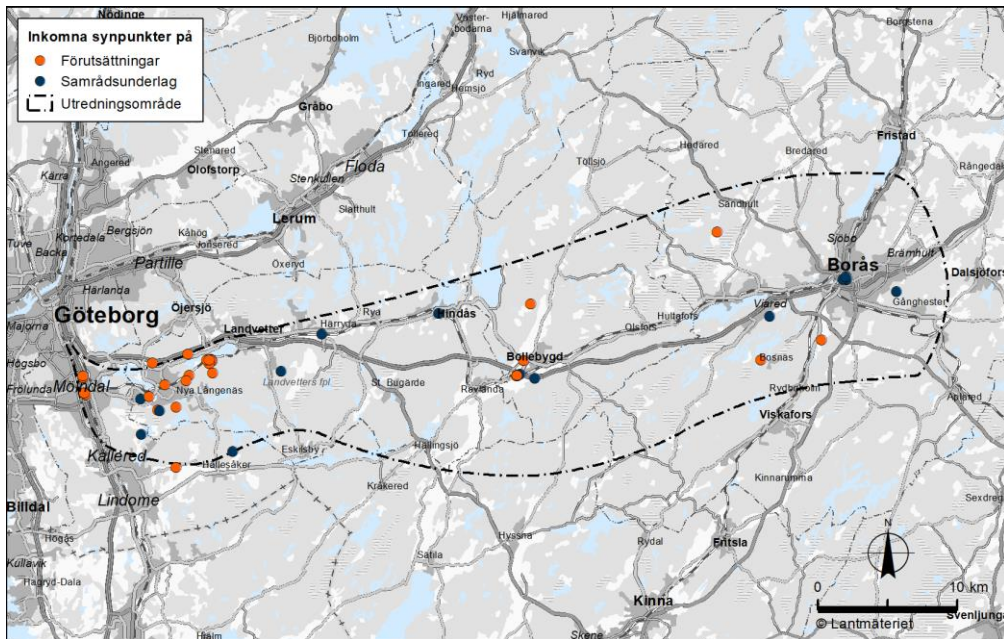
Den interaktiva kartan hade fyra huvudflikar. Under Inbjudan till samråd presenterades vilken fas projektet befann sig i och vilka faser som följer. Under Göteborg-Borås, en del av nya stambanor följde en beskrivning av hela projekt Göteborg-Borås. Under Samrådsunderlag följde en sammanfattning av samrådsunderlaget med länk till hela samrådsunderlaget på Trafikverkets webbsida. Under sista fliken Lämna din synpunkt kunde man lämna sina synpunkter direkt i kartan (se Figur 9 och Figur 10).

Den interaktiva kartan har under samrådet varit välbesökt med 6 257 visningar på första sidan. Det har i kartan lämnats 55 synpunkter av 39 unika synpunktlämnare. I särklass flest inkomna synpunkter har lämnats från invånare som bor i Härryda kommun. Åldersfördelningen är jämn, men det är främst män som har lämnat synpunkter.



Figur 9. Utdrag ur den interaktiva samrådskartan. Här är fliken "Lämna din synpunkt" markerad.





Figur 10. Utdrag ur den interaktiva kartan. Här syns hela utredningsområdet markerat med svart, streckad linje. Inkomna synpunkter syns som orange och blå punkter i kartan, utifrån vilken kategori synpunktslämnaren valt. Vissa punkter överlappar varandra, varför endast de senast inkomna synpunkterna syns.

#### Digital presentation

De presentationer som skulle ha hållits vid de inplanerade fyra fysiska mötena under samrådet våren 2020 spelades istället in. Filmerna låg ute på YouTube med länk från projektets webbsida under hela samrådsperioden. De digitala presentationerna kom vardera upp i flera hundra visningar under samrådet.

#### Projektsidan

På projektets webbsida [www.trafikverket.se/goteborg-boras](http://www.trafikverket.se/goteborg-boras) fanns information som kontinuerligt uppdaterades om hela projekt Göteborg–Borås. Här publicerades också aktuella dokument för det skede projektet befinner sig i. Under samrådstiden har aktuella samrådshandlingar i form av Samrådsunderlag (daterat 2020-03-10) och Landskapskaraktärsanalys (daterat 2020-03-10) funnits tillgängliga under sidan Dokument. Under samrådstiden fanns också svar på vanliga frågor tydligt publicerade på första sidan under rubriken Frågor och svar.

För att säkerställa att information om projektets webbsida nått allmänheten har statistik bland annat förts över besöksantal på sidan. Under samrådet har 4327 stycken unika besökare klickat in på projektets webbsida, vilket är mer än dubbelt så många jämfört med perioden före samrådet. I särklass flest unika besök skedde den 10 mars 2020 när projektets informationsblad landade i brevlådan hos närboende, i kombination med motsvarande inlägg i sociala medier.

#### Digital tillgänglighet

Medarbetare i projektorganisationen strävade efter att finnas än mer tillgängliga under samrådsperioden, via kontaktformulär på webben, telefon och sociala medier. På projekt Göteborg-Borås Instagram- och Twitterkonton [@goteborg\\_boras](https://www.instagram.com/goteborg_boras) berättade Trafikverket om den nya järnvägen mellan Västsveriges största städer i både ord och bild.

#### 4.4. Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Länsstyrelsen anser att underlaget håller en genomgående god kvalitet och ger en bra övergripande bild av projektet och de värden som finns i utredningsområdet. Länsstyrelsen bedömer därmed att underlaget är tillräckligt omfattande för detta skede i processen och att samrådsunderlaget kan ligga till grund för fortsatt planering. Länsstyrelsen välkomnar detta projekt som syftar till att öka järnvägskapaciteten och förstora arbetsmarknadsregionen i södra Sverige.

Ytterligare stationslägen längs höghastighetsbanan Göteborg-Borås än vad som anges i Trafikverkets positionspapper (oktober 2018) ser länsstyrelsen inget behov av att utreda, varken ur ett regionalt eller nationellt perspektiv. Länsstyrelsen anser att fler stationer kan riskera att minska banans kapacitet och måluppfyllelsen för det aktuella projektet och att det finns utrymme att hantera övriga behov inom den parallellt pågående åtgärdsvalsstudien för stråket Göteborg-Borås. Länsstyrelsen förordar ett stationsläge inom Borås tätort då ett läge söder om Borås sannolikt inte kommer att tillstyrkas på grund av konflikt med höga naturvärden. Länsstyrelsen anser vidare att banans lokalisering inte bör omöjliggöra en framtida station i Ulricehamn då det är viktigt för möjligheten till regional utveckling.

Länsstyrelsen vill understryka att det är viktigt att projektet blir ett gott exempel på genomförande av den statliga arkitekturpolitiken genom att uppfylla målen för gestaltad livsmiljö. Länsstyrelsen anser vidare att det är viktigt att inte enbart fokusera på den samhällsekonomiska bilden som ger en bild av lönsamheten för projektekonomi. Länsstyrelsen anser att projektet är ett framtidsprojekt och bör bedömas utifrån det, varför framtida flexibilitet och robusthet bör främjas före kortsiktig projektekonomi. Länsstyrelsen saknar den under 2019 framtagna kulturmiljöstrategin i samrådsunderlaget. I kommande planhandlingar anser länsstyrelsen att Trafikverket ska redogöra för på vilket sätt strategin ska omsättas i den nu aktuella järnvägsplanen samt beakta kulturmiljömålen.

För att nå hållbarhet anser länsstyrelsen att kommunerna behöver involveras och gemensamma lösningar i syfte att nå en hållbar utveckling behöver vara ledande. Länsstyrelsen anser att det är viktigt att Trafikverket kontinuerligt tydliggör sin tidplan för när olika frågor behöver beslutas under planeringens gång så att kommunerna får möjlighet att planera för sina intressen. På så sätt anser länsstyrelsen att synergieffekter kan uppstå och att de negativa kumulativa effekter som järnvägen kan medföra minskar i omfattning. Stationer i Mölnlycke, Landvetter Södra och Bollebygd ska prövas enligt samverkansdokumentet som skrivits mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen. Länsstyrelsen anser att Trafikverket måste vara mycket tydliga avseende förutsättningarna för det, när läge finns för diskussion och när frågan är avklarad. Hantering av frågan kräver också löpande dialog med den parallella åtgärdsvalsstudien för att hållbara lösningar ska uppnås.

Länsstyrelsen anser att det är av stor vikt att projektet tar ansvar för de kumulativa effekter som stationerna och stationsmiljöerna medför genom framtida stadsutveckling. Länsstyrelsen förutsätter att projektet så långt det är möjligt tar hänsyn till att utveckling av tätorter inom området ska kunna ske på ett rimligt sätt efter det att järnvägen tagits i bruk. Här lyfts Mölndal som en stationsort där det är viktigt att en station och passage anpassas efter goda möjligheter till stadsutbyggnad och inte enbart efter järnvägens optimala



förutsättningar. Länsstyrelsen anser att stationslägen som ger stadsutvecklingsmöjligheter ska vara en förutsättning.

Länsstyrelsen förutsätter att barnperspektivet kommer att konsekvensbeskrivas inom projektet, att barnkonventionen beaktas och att Trafikverket anpassar projektet så att perspektivet och den nya lagen får genomslag.

Länsstyrelsen lyfter att det inom området finns utpekade riksintresseområden för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och kommunikationer, som i så stor utsträckning som möjligt ska skyddas. Om Trafikverket anser att det saknas tydlighet i riksintresseanspråken ska Trafikverket inom ramen för aktuellt projekt visa på sin tolkning av riksintresset, redovisa de hänsyn som tas och beskriva konsekvenserna för att en bedömning av påverkan på riksintresset ska vara möjlig att göra. Avseende Trafikverkets riksintresseanspråk för planerad och framtida kommunikation förväntar sig länsstyrelsen att en god dialog förs mellan Trafikverket, länsstyrelsen och berörda kommuner för att en tydlighet ska finnas för den kommunala planeringen.

Utredningsområdet innehåller många områden med höga naturvärden som måste beaktas i den fortsatta planeringsprocessen, bland annat flera naturreservat (planerade och befintliga) samt Natura 2000-områden. Även flera höga kulturvärden finns inom utredningsområdet. Järnvägen bör i möjligaste mån samlokaliseras med befintlig infrastruktur i stråket Göteborg – Borås för att undvika ytterligare fragmentering och barriäreffekter i områden som idag inte är påverkade av storskalig infrastruktur. Länsstyrelsen värnar särskilt stora opåverkade naturområden nära storstaden då detta är en bristvara delregionalt, såsom den gröna kilen söder om väg 40.

Länsstyrelsen anser att de inventeringar av naturvärden och av förekomster av skyddade arter som behöver genomföras inom ramen för projektet är av stor betydelse för att kunna avgöra vilken påverkan som järnvägen får, både enskilt och kumulativt tillsammans med övriga exploateringar och infrastrukturer. För de fall där strikt skyddade arter berörs krävs att underlaget medger en bedömning om järnvägens påverkan på respektive arts bevarandestatus på relevant populationsnivå.

Länsstyrelsen anser att en förutsättning för att kunna bygga genom Mölndal är att stor hänsyn tas till Mölndalsån och Källeredsbäcken. Det är av vikt att sträva mot att vattnets ekologiska status med marginal kan förbättras vid en byggnation av höghastighetsbanan istället för att enbart försöka fokusera på att minimera risken för försämring.

Länsstyrelsen anser att det är viktigt att Trafikverket tidigt i projektet kommunicerar hur man avser att hantera effekterna av ett förändrat klimat såsom översvämning/skyfall liksom de riskområden som nämns i handlingen. I kommande handlingar bör en översvämningskartering finnas med på en karta. Länsstyrelsen önskar också att projektets förhållningssätt till kommunernas hantering av översvämningsfrågan tydliggörs så att eventuella problem orsakade av detta kan hanteras i god tid. Länsstyrelsen anser vidare att man kan förvänta sig att det finns fler fornlämningar i området än vad som är kända idag och att det i kommande planering får avgöras om utredning av fler arkeologiska utredningar behövs. Länsstyrelsen saknar de vattenförekomster som är utpekade som dricksvattenförekomster (både sjöar och grundvatten) samt som fiskvatten enligt fiskvattendirektivet.

Länsstyrelsen anser att det vore en fördel om Trafikverket kunde inkomma med projektets ritningar som digitalt GIS-underlag, då detta skulle kunna medföra att järnvägens konflikter med olika intressen, samt behov av utredning för val av alternativ, upptäcks tidigare. Länsstyrelsen önskar vidare att Trafikverket återkommer med en mer detaljerad planläggningsbeskrivning.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:71.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har upprättat ett PM "Nya stambanor – ställningstagande delen Göteborg-Borås", daterad 2020-03-04, som beskriver hur Trafikverket ställer sig till ytterligare stationer på sträckan Göteborg-Borås utöver de stationsorter som finns omnämnda i Trafikverkets ställningstagande "Nya stambanor-ny generation järnväg, daterat 2018-10-08". Vid en bedömning utifrån den nya stambanans ändamål och trafikering dras följande slutsatser:

- Trafikverket bedömer inte att de nyttor som uppstår med ytterligare stationer på ny stambana, delen Göteborg-Borås uppväger de nackdelar som det medför. Ytterligare stationer medför längre restider, sämre förutsättningar till en attraktiv tidtabell och sämre robusthet för den nya järnvägen.
- Vid en ytterligare station minskar det totala antalet resor samt antalet personkilometer för det framtida resandet i stråket Göteborg – Borås.

Trafikverkets ställningstagande baseras på en sammanvägd bedömning av följande upprättade beslutsunderlag:

- PM Kapacitetsutredning kopplingspunkt Mölnlycke, daterad 2020-01-19
- PM Tillkommande stationsorters påverkan på tidtabellstider Göteborg-Borås, daterad 2020-01-19
- PM Effekter av tillkommande stationsorter med avseende på resande, daterad februari 2020 (upprättat av Västra Götalandsregionen)

I lokaliseringsutredningen för Göteborg-Borås utreds lokalisering av stationer vid Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. I lokaliseringsutredningen kommer både centrala och externa stationslägen att utredas och bedömas, liksom olika korridor-alternativ. Ytterligare behov i stråket samt åtgärder enligt förstärkningsalternativet kommer att prövas i den pågående åtgärdsvalsstudien för stråket Göteborg-Borås som ska slutföras under 2021.

Trafikverket tar med till den fortsatta utredningen att länsstyrelsen ser svårigheter med att kunna tillstyrka ett stationsalternativ i Borås i direkt närhet till höga naturvärden.

Angående en framtida station i Ulricehamn kommer Trafikverket i lokaliseringsutredningen utreda olika stationslägen i Borås. Olika möjliga utgångar österut ur Borås kommer också att redovisas.

Projektmål och övergripande mål inom målområde *Arkitektur* är utformade med utgångspunkt i den svenska arkitekturpolitiken Politik för gestaltad livsmiljö (Prop 2017/18:110). Detta beskrivs i motivbilaga till de övergripande målen:

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/nya-stambanor/vart-uppdrag---en-ny-generation-jarnvag/>

Projektmålen om *Samhällsekonomi*, som i remissversionen av samrådsunderlaget hade rubriken *Utanför övergripande målstruktur*, har kompletterats med ett förtydligande om att det är ett långsiktigt perspektiv. Målområde Samhällsekonomi är endast ett av många målområden. Den traditionella samhällsekonomiska bedömningen som görs i alla projekt kommer också att göras i Göteborg-Borås. Med målen under Samhällsekonomi vill Trafikverket fånga ett bredare bedömningsunderlag än den traditionella samhällsekonomiska bedömningen gör.

Projektmål och övergripande mål inom målområdena *Landskap* och *Arkitektur* är utformade med utgångspunkt i de nationella kulturmiljömålen (Prop 2012/13:96). Detta beskrivs i motivbilaga till de övergripande målen:

<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/nya-stambanor/vart-uppdrag---en-ny-generation-jarnvag/>

I lokaliseringsutredningen för ny järnväg mellan Göteborg-Borås arbetar Trafikverket aktivt med att skapa förståelse för planeringsprocessen och skapa forum för dialog mellan berörda kommuner och Trafikverket. Exempel på mötesforum är samrådsgrupp, tjänstemannagrupp och kommungruppsmöten med berörda kommuner och Swedavia. I dessa mötesformer har Trafikverket presenterat planering för samråd och de olika skedena i utredningen. Trafikverket presenterar även delresultat från lokaliseringsutredningen för att ge insyn i pågående arbete och ge möjlighet att lämna synpunkter underhand. Läs mer om pågående mötesserier i avsnitt 3. För åtgärdsvalsstudien för stråket Göteborg-Borås har dialog och avstämningar gjorts och kommer att fortsätta i Västra Götalandsregionens stråksamverkan. Dialog kommer också att ske fortlöpande med enskilda kommuner. I övrigt sker även dialog i samrådsgruppen för både lokaliseringsutredningen och för åtgärdsvalsstudien för stråket Göteborg-Borås.

De kumulativa effekter som stationerna och stationsmiljöerna kan medföra genom framtida stadsutveckling kommer att analyseras i samverkan med berörda kommuner. Förutsättningarna för stadsutveckling kommer att vara ett viktigt urvalskriterium vid val av stationslägen. Trafikverket har pågående mötesserier med kommunerna i stråket där frågor om stadsutveckling hanteras.

I det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen kommer det att tas fram en social konsekvensanalys. Barnperspektivet kommer att ingå som en integrerad del i den sociala konsekvensanalysen i det fortsatta utredningsarbetet.

Trafikverket kommer att ha en fortsatt dialog kring riksintressen för kommunikationer för järnväg och flyg. Trafikverket kommer att beakta befintliga naturreservat, Natura 2000-områden, kulturresevat och planerade naturreservat i den kommande planeringsprocessen.

Möjligheterna att samlokalisera järnvägen med befintlig infrastruktur för att undvika fragmentering och barriäreffekter i opåverkade naturområden kommer att utredas. Barriärer i landskapet tas med i fortsatt arbete med landskapskaraktersanalys, social konsekvensanalys och miljöbedömning.

Trafikverket har en dialog med länsstyrelsen i naturmiljöfrågorna och kommer att genomföra naturvärdesinventeringar samt bedöma påverkan av järnvägen tillsammans med andra befintliga och planerade verksamheter. Detta gäller även skyddade arter. Om kravet på kunskapsnivå är tillräckligt för respektive art kommer återkommande att behöva bedömas under utredningens gång.

När det gäller Mölndalsån och Kålleredsbäcken har Trafikverket med perspektivet om att sträva mot att vattnets ekologiska status kan förbättras i den fortsatta utredningen och har samverkan med andra planerade projekt i området i frågan.

Synpunkterna avseende översvämningskartering, skyfall, fornlämningar och vattenmiljö kommer att hanteras i den fortsatta utredningen.

Det kommer att vara möjligt för länsstyrelsen att under kommande samrådsperioder få tillgång till korridorer i form av GIS-skikt. En uppdaterad planlägningsbeskrivning kommer att göras.

#### 4.5. Berörda kommuner

##### 4.5.1. Bollebygds kommun

Bollebygds kommun ser positivt på projektet och de rubricerade projektmålen. Inför kommande skede vill kommunen slå vakt om existerande lokala värden samt se större ansträngningar gällande förbättrade pendlingsmöjligheter inom regionen för kommunens invånare. Med projektmålen som grund anser Bollebygds kommun att en framtida kopplingspunkt mellan den nya järnvägen (Götalandsbanan) och nuvarande järnväg (Kust till kust-banan) väster om Bollebygds tätort med syfte att ge tidseffektiva tågresor mellan Bollebygd och Mölndal/Göteborg ska inte omöjliggöras. Kommunen anser vidare att lokalisering av den nya järnvägen ska ske med största möjliga hänsyn till existerande landskapsbild och att den ska vara så lite barriärskapande som möjligt. Finns det möjlighet att placera järnvägen parallellt med riksväg 40 eller annan existerande barriär ska detta ske.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:65.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Den nya järnvägen planeras som ett separerat system med få kopplingspunkter mot det konventionella järnvägsnätet. Ytterligare behov i stråket kommer att prövas i den pågående åtgärdsvalsstudien för stråket Göteborg-Borås som ska slutföras under 2021.

Landskapsbild och barriäreffekter kommenteras i länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

#### 4.5.2. Borås Stad

Borås Stad ställer sig bakom Trafikverkets ställningstagande kring ytterligare tillkommande stationer. Borås Stad anser att stationer i Mölndal, Landvetters flygplats och Borås är de stationer som bidrar till störst nytta. Staden ställer sig även bakom den formulering som är framtagen politiskt för Göteborg-Borås (se Västra Götalandsregionens yttrande i 4.6.1). Borås Stads tre viktigaste punkter för att uppnå största nyttan med ny järnväg mellan Göteborg-Borås är en restid på 35 minuter, ett centralt stationsläge i Borås samt en snabb utbyggnad. Borås Stad vill påpeka att den nya järnvägen påverkar och kommer att påverka mycket av kommunens planering, bland annat i form av ytor som inte kan planeras idag och ser fram emot ett tätt samarbete och god framförhållning från Trafikverket när det blir aktuellt.

Borås Stad anser att ett centralt stationsläge i Borås inte bara ger maximal restidsvinst, utan möjliggör också en utbyggnad till motsvarande centrala stationslägen i Ulricehamn och Jönköping. Därmed optimeras samhällsnyttorna av investeringen och en hållbar utveckling stöds samtidigt som man öppnar för ökad ekonomisk tillväxt i både dessa kommuner och i den växande arbetsmarknadsregionen. Borås Stad ser även att med en järnvägsanslutning till flygplatsen kan staden knyta ihop den lokala kollektivtrafiken med den nationella och internationella och därmed anta en roll som kollektivtrafiknod för kompletterande transportslag. Borås Stad anser att det övergripande målet är att det skapas intermodalitet för en smidig resa dörr till dörr, i enlighet med EU:s vitbok gällande transporter. Borås Stad anser att det är mycket viktigt med ett centralt stationsläge i förhållande till flygplatsens terminal så att en intermodalitet erhålls.

Borås Stad har några synpunkter på projektmålen för Göteborg-Borås. Att möjliggöra för 400 meter långa tåg på station i Borås anser Staden är bra. För att möta ett stort geografiskt samlat resandeunderlag krävs enligt Borås Stad ett centralt stationsläge i Borås. Staden anser vidare att det under Samhällsekonomi saknas en formulering kring de samhälls-ekonomiska nyttorna som tar hänsyn till att ny järnväg byggs för en livslängd på minst 100 år. Staden lyfter vidare att Trafikverket uttrycker att styrande för utredningsområdets utbredning är den maximala längd en ny järnväg mellan Göteborg och Borås kan ha för att det övergripande restidsmålet för en framtida ny stambana mellan Stockholm och Göteborg ska kunna uppnås. Borås Stad anser att större hänsyn måste tas till betydelsen av de samhällsekonomiska nyttorna med en ny järnväg och centrala stationslägen för att nyttorna ska bli så stora som möjligt.

Borås Stad välkomnar att Trafikverket inom ramen för pågående åtgärdsvalsstudie stråket Göteborg – Borås utreder förstärkningar på befintliga Kust till kustbanan mellan Göteborg – Borås, samt den koppling som föreslås mellan befintlig bana vid Mölnlycke och den nya stambanan strax öster om Mölndal.

Borås Stad har tillsammans med övriga berörda kommuner, kommunalförbund och Västra Götalandsregionen påbörjat ett arbete att tillsammans göra beräkningar avseende ekonomiska, miljömässiga och sociala nyttor utifrån centrala stationslägens betydelse för bland annat näringslivet i västra Sverige.

Borås Stad anser att Bråt-Osdal behöver belysas tydligare i dokumentet. Området har högre naturvärde än många av de redan skyddade områdena. Där finns mycket höga biologiska värden kopplat till kärlväxter, fågelliv och vildbin. Området har klass 1, högsta naturvärde i

Borås Stads naturdatabas och är Västra Götalands artrikaste lokal för vildbin och är ett av Borås tätortsnära rekreationsområden. Staden pekar även ut Ramnaparken, Kypeområdet och Kransmossen som viktiga parker i stadsmiljö samt Trollskogen, Ollonskogen och Pickesjöområdet som viktiga friluftsområden. Borås Stad lyfter vidare att det finns ett flertal inventerade och naturvärdesklassade områden i kommunens naturdatabas som inte syns på de regionala skikt man använt som underlag, och räknar upp objekt med klass 1 och klass 2 som bör redovisas.

Borås Stad anser att en beskrivning av negativ påverkan på arter i sandmarksmiljö saknas och att detta måste belysas då det där finns ett flertal hotade arter. Borås Stad efterlyser beskrivning hur olika typer av läge på järnvägen påverkar dessa miljöer, inklusive påverkan från vibrationer när det gäller hotade arter som gräver bon i sanden. Borås Stad undrar om järnvägen går på bro genom någon känslig fågellokal då det på grund av sekretess saknas offentlig öppen information om dessa. Staden undrar vidare varför trädsäkring behövs på samma sätt som för markbunden bana när tåg planeras att gå på bro. Här är viktigt att planera för tillräckligt många faunapassager som ska fungera i praktiken och att dessa ligger på rätt ställe.

Borås Stad anser att stycket om förändrat klimat endast beskriver effekterna i generella drag. Staden anser att det i ett senare skede är viktigt att beskriva hur dessa effekter slår mot projektet och hur projektet planerar för att anlägga en järnväg som skall användas i 120 år i ett förändrat klimat, både i anläggningsfasen och under anläggningens drifttid.

Borås Stad lyfter att det finns en ny bullerkartläggning över Borås att hänvisa till. Till kartläggningen finns också information om hur många människor som bor inom olika ljudintervall.

Borås Stad lyfter att kartan på s.29 inte innehåller utpekade utredningsobjekt gällande nya vägar som omnämnts i Noden Borås och i nuvarande arbete med Trafikplanen i Borås, trots att det i samrådsunderlaget står att Noden Borås använts som underlag. Staden har valt att gå vidare och utreda fler vägsträckningar än de som ansågs viktigast att utreda i Noden Borås, vilka kan ha positiv eller negativ effekt på resandet med föreslagen ny stambana. Som exempel nämns ett nytt förslag på dragning av RV 40 söder om Borås.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:84.

*Trafikverkets kommentar:*

Stationslägen i Borås och i Ulricehamn kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

Landvetter flygplats som kollektivtrafiknod för kompletterande transportslag kommenteras i anslutning till Härryda kommuns yttrande i 4.5.4.

Projektmålen om *Samhällsekonomi*, som i remissversionen hade namnet *Utanför befintlig målstruktur*, kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

Utredningsområdets utbredning har styrts av såväl restidsmålet som Trafikverkets planeringsinriktning att både centrala och externa stationslägen ska utredas.



Förstärkningsalternativet kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

Trafikverket tar gärna del av materialet från det påbörjade samarbetet mellan kommunerna i stråket, kommunalförbund och Västra Götalandsregionen.

Trafikverket är medvetna om de höga värdena i Bråt-Osdal och tar med Borås Stads synpunkter angående detta till den fortsatta utredningen, liksom komplettering av tätortsnära park- och friluftsområden. Naturvärdesobjekt som inte syns på regionala skikt är inte redovisade i samrådsunderlaget. Sådan information kommer inarbetas i arbetet med den kommande lokaliseringsutredningen och tillhörande MKB. Trafikverket tackar för de uppgifter som Borås översänt tillsammans med yttrandet.

Till fortsatt utredning tar Trafikverket med synpunkter på effekter av järnvägsanläggning i sandmarksmiljöer. I det fortsatta utredningsarbetet kommer olika anläggningstyper att utredas och i det skedet vet Trafikverket mer om järnvägen kommer gå på bro i känsliga fågellokaler. Kraven på trädsäkring följer Trafikverkets regelverk för nya stambanor. Om banan byggs som en upphöjd konstruktion minskar området för kravet på trädsäkring.

När det gäller frågan om klimatanpassning ska anläggningen dimensioneras för flödesnivåer som uppkommer av regn med en återkomsttid på 100 år enligt Trafikverkets regelverk för nya stambanor. Det innebär att trafikering ska kunna ske med full hastighet under och efter en 100-årshändelse utan att underhålls-åtgärder behöver vidtas.

I kontakt med Borås Stad har det meddelats att endast underlag för rapportering till Naturvårdsverket (Lden, Lnight) har tagits fram i samband med den senaste bullerkartläggningen som hänvisas till i yttrandet. Trafikverket kommer att utreda buller, vibrationer och stomljud enligt Trafikverkets riktlinjer för buller och vibrationer och överväga skyddsåtgärder där gällande riktvärden överskrids.

Kartan på sidan 29 avser endast riksintresse kommunikation. Utpekade utredningsobjekt som inte utgör riksintresse framgår därför inte av den aktuella kartan.

#### 4.5.3. Göteborgs Stad

Göteborgs Stad delar den bedömning som Trafikverket gjort i att den nya stambanan fortsatt ska planeras utifrån stationslägen i Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. Göteborgs Stad ställer sig även bakom den formulering som är framtagen politiskt för Göteborg-Borås (se Västra Götalandsregionens yttrande i 4.6.1).

Göteborgs Stad önskar att Trafikverket i det fortsatta arbetet tydliggör om den nya dubbelspåriga stambanan via Mölndal, nya kopplingen och förstärkningarna på Kust till kustbanan, ger kapacitet i järnvägsstråken till Borås som innebär att Göteborgs Stad inte längre behöver säkerställa plats för alternativ "Raka vägen".

Göteborgs Stad anser att det är otydligt om projektmålen under ”Energieffektiva transporter och klimat” avser reduktion av växthusgaser under byggskedet, framtida trafikering och överflyttning från andra trafikslag eller en kombination av dessa faktorer. Göteborgs Stad anser att Trafikverket bör ha tydliga målsättningar både avseende att minska negativa effekter under byggskedet samt i att skapa positiva effekter för överflyttning från andra trafikslag vid järnvägens färdigställande.

Göteborgs Stad anser att staten generellt behöver ta ett större ansvar för att motverka negativa effekter och möjliggöra en förtätning av staden så att det går att planera för stadsutveckling i närhet av stora trafikleder. Utifrån detta skulle Göteborgs Stad välkomna att Trafikverket i samverkan med Staden tar fram åtgärdsförslag för att i Mölndalsåns dalgång minska barriäreffekterna och möjliggöra goda kopplingar för primärt gång- och cykeltrafik, under såväl byggskedet samt på längre sikt. Staden förutsätter att pågående dialog med Trafikverket i frågan fortsätter under projektet. Göteborgs Stad lyfter vidare att området kring järnvägsprojektet präglas av en kraftig stadsutveckling både öster och väster om infrastrukturkorridoren. I pågående planering utformas bebyggelsen för att hantera befintligt spårområde när det gäller skyddsavstånd, buller etc. Göteborgs Stad påtalar att Trafikverket behöver beakta pågående stadsutveckling i planeringen av den nya järnvägen i sträckningen Almedal – Mölndal. Göteborgs Stad anser att samverkan mellan Trafikverket och Staden är viktig för att möjliggöra både en god utformning av kommande spårområde samt stadsutveckling i området.

Göteborgs Stad anser att E6 är en viktig del i ett framtida Metrobussystem vilket behöver beaktas. Likaså behöver Trafikverket bevaka att framtida kopplingar mellan väg 40 och E6 fortsatt är möjliga att genomföra efter färdigställande av Projekt Göteborg-Borås.

Det aktuella projektet och samrådsunderlaget slutar i Almedal. Göteborgs Stad vill emellertid påpeka att åtgärder kommer att krävas vid Göteborgs C för att kunna ta emot 400 meter långa höghastighetståg. Dessa åtgärder behöver finansieras med statliga medel.

Göteborgs Stad lyfter att Mölndalsåns värden kan påverkas i byggskedet via dagvatten vilket behöver beaktas. Göteborgs Stad anser vidare att projektet vid färdigställande har goda effekter på klimatet med en överflyttning från andra trafikslag i stråket till den nya järnvägen, vilket kan belysas tydligare framöver. Göteborgs Stad anser att Trafikverket i det fortsatta arbetet bör utgå från att det finns förorenade områden som inte är klassificerade och att området till stor del i någon mån är förorenat. I det fortsatta arbetet anser Göteborgs Stad att uppkomsten av partikelhalter från den nya stambanan behöver utredas.

Göteborgs Stad ser att indirekta effekter kunde redogjorts i ett vidare och djupare perspektiv, exempelvis avseende hur förflyttade trafikflöden kan komma att påverka miljöaspekter som klimatpåverkan, luft och buller.

Göteborgs Stad lyfter att området redan idag exponeras för höga bullernivåer från det omgivande väg- och järnvägsnätet. I nära anslutning till utredningsområdet planlägger Göteborgs Stad flera detaljplaner för nya bostäder, skolor och förskolor. Det är därför viktigt att den nya stambanan inte medför ökade bullernivåer till dessa områden.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:139.

*Trafikverkets kommentar:*

Angående "Raka vägen" kommer ett flertal olika korridoralternativ, både med och utan Station Mölndal, att utredas och bedömas i lokaliseringsutredningen.

Formuleringarna i samtliga tre delar av projektmålet för klimat har justerats för att det ska bli mer tydligt att det gäller vid anläggande.

Barriäreffekter kommenteras i länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4. Trafikverket är positiva till förslaget att fortsätta dialogen med Göteborg Stad, både genom projektet och i möten mellan staden och Trafikverket Planering Väst.

Trafikverket genomför åtgärdsvalsstudier för både metrobuss och E6 genom Göteborg parallellt med lokaliseringsutredningen för Göteborg-Borås. Kontinuerliga avstämningar görs mellan dessa utredningar om vilka beroenden som finns. Inga namngivna åtgärder från dessa åtgärdsvalsstudier är beslutade eller finansierade och därför kan inte sådana åtgärder vara planeringsförutsättningar.

Åtgärder som kan komma att krävas vid Göteborgs C kommer att prövas inom kommande åtgärdsplaneringar.

Trafikverket tar med synpunkterna angående risk för påverkan på Mölndalsåns värden, goda klimateffekter, förorenad mark och luftkvalitet i den kommande utredningen.

Indirekta effekter, också kallat kumulativa effekter, kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

Trafikverket kommer att utreda buller, vibrationer och stomljud enligt Trafikverkets riktlinjer för buller och vibrationer och överväga skyddsåtgärder där gällande riktvärden överskrids.

#### 4.5.4. Härryda kommun

Härryda kommun vill lyfta att den nya järnvägen Göteborg-Borås påverkar och självklart kommer att påverka Härryda kommuns planering under en lång tid framöver. Med det stora utredningsområde som Trafikverket just nu utreder har kommunen svårt att ha synpunkter på specifika områden eller detaljer i den här fasen. Kommunen ser fram emot ett gott samarbete med Trafikverket när det blir aktuellt att arbeta med mer konkreta frågeställningar. Härryda kommun vill betona vikten av att det så snart som möjligt skapas förutsättningar för en tillfredsställande trafikering på ny järnväg Göteborg-Borås. Kapaciteten behöver kunna tillgodose de lokala behoven av pendling, regionens behov av resor och koppling till flygplatsen samt den nationella trafiken. Härryda kommun hänvisar till den formulering som är framtagen politiskt för Göteborg-Borås (se Västra Götalandsregionens yttrande i 4.6.1).

För att skapa en effektiv nod för regional, nationell och internationell trafik anser Härryda kommun att stationens placering behöver vara attraktiv ur ett hela resan-perspektiv. Ett centralt stationsläge i förhållande till Landvetter flygplats terminal är en förutsättning för

attraktiv kollektivtrafik till flygplatsen. En station utanför terminalsystemet innebär att grundsyftet med järnvägsanslutningen, att skapa en knutpunkt som stimulerar till ökat kollektivt resande, till stor del går förlorat. Vid en värdering av ett externt stationsläge anser Härryda kommun att det är viktigt att ta med samtliga kostnader för att möjliggöra att resenären når flygplatsen, d.v.s. vägsystem, persontransportlösning mellan järnvägsstationen och terminalen samt riskeliminierande åtgärder gällande flygsäkerhet.

Härryda kommun anser att en station i Mölndal är viktig och att utformning av stationsläge bör ske i nära samverkan med Mölndals stad för att möjliggöra en gynnsam stadsutveckling. I Borås anser Härryda kommun att det är viktigt att stationen hamnar centralt så att resande har bekvämt gångavstånd till viktiga målpunkter i centrala staden. Det är också viktigt att stationen har nära koppling till befintlig station så att resande snabbt och enkelt kan byta mellan olika typer av tåg. Tillgängligheten till Borås som regionens andra stad och möjligheterna att i Borås snabbt och bekvämt byta från regiontåg till höghastighetståg mot Stockholm är av stor vikt för regionens utveckling.

Härryda kommun har återkommande framhållit betydelsen av Landvetter södra som en viktig del i såväl kommunens som regionens utveckling. Härryda kommun utgår från att kommande korridorval tas fram för att möjliggöra framtida stationsläge med förbigångsspår vid Landvetter södra för att infria de stora nyttor som det medför. Kommunen lyfter att en station i Landvetter södra skulle ha effekten att restiden blir tre minuter längre på sträckan Göteborg-Borås för två regionaltåg i timmen och skulle inte påverka nationell trafik. Härryda kommun anser inte att det kan betraktas som en oacceptabelt stor störning för den genomgående tågtrafiken med tanke på den samhällsnytta som Landvetter södra ska bidra till.

Härryda kommun anser att stationsläge i Borås samt fortsatt dragning österut bör möjliggöra fortsatt spårutbyggnad via Ulricehamn och Munksjön i Jönköping. Ett centralt stationsläge i Borås möjliggör en utbyggnad till motsvarande centrala stationslägen i Ulricehamn och Jönköping. Därmed, anser Härryda kommun, optimeras samhällsnyttorna av investeringen och en hållbar utveckling stöds samtidigt som man öppnar för ökad ekonomisk tillväxt i både dessa kommuner och i den växande arbetsmarknadsregionen.

Härryda kommun anser att målen under stationslägen ska kompletteras med målet "Stationslägen på sträckan Göteborg-Borås ska möjliggöra effektiva tågresor till Landvetter flygplats för boende och verksamma i regionen och dess omland." Härryda kommun lyfter att Landvetter flygplats är ett riksintresse samt den internationella noden på sträckan, därför borde stationens funktion och kommunikation med de andra stationerna längs med sträckan samt förbindelser till andra banor och trafikslag lyftas. Enligt Härryda kommun bör stationslägena längs med sträckan utformas så att en hög tillgänglighet till Landvetter flygplats erhålls för verksamma och boende i regionen.

Härryda kommun anser att det första målet "Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska nyttorna blir så stora som möjligt" är fullt tillräckligt och att det andra målet "Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska kostnaderna blir så låga som möjligt" är överflödigt och riskerar att ge projektet fel fokus över tid.

Härryda kommun anser att utbyggnaden av en ny järnväg är mer än ett nationellt infrastrukturprojekt, kommuner menar att det är ett regionalt och kommunalt samhällsbyggnadsprojekt. Härryda kommun anser att det är viktigt att de åtgärder som görs för järnvägsutbyggnaden både möjliggör och stödjer en kraftig utbyggnad av bostäder och övriga funktioner för en fortsatt utveckling och förädling av befintliga orter samt tillkomst av nya. Järnvägen ska även bidra till en utvidgning av befintliga arbetsmarknadsregioner och ett förtätat utbyte inom regionerna. Den nya järnvägen med anslutande infrastruktur måste därför samverka med samhällets övriga funktioner, krav och behov.

Härryda kommun lyfter att kommunerna på sträckan Göteborg-Borås arbetar tillsammans för att åstadkomma en positiv samhällsutveckling i samband med järnvägsutbyggnaden. Detta arbete har bland annat lyfts i Stråket Göteborg-Borås Målbild 2035 som visar en gemensam inriktning för en framtida hållbar regional struktur.

Härryda kommun lyfter att det i Trafikverkets positionspapper anges ”Vad gäller Göteborg-Borås har förhandlingen inte slutförts inom ramen för Sverigeförhandlingen och det handslag som genomförts med Härryda kommun är vilande i avvaktan på att förhandlingar ska återupptas av Trafikverket. Detta innebär att Trafikverket med utgångspunkt från Sverigeförhandlingens underlag kan ta upp en dialog med Västra Götalandsregionen om stationsorterna på den delsträckan.” Härryda kommun ställer sig frågande till att det handslag med Härryda kommun som är vilande i Sverigeförhandlingen kan anses som återupptaget med den förhandling som upptagits med Västra Götalandsregionen. Härryda kommun betraktar inte förhandlingarna som återupptagna.

Härryda kommun vill särskilt framhålla Västra Götalandsregionens funktionsutredning för stråket som tar upp de regionala utvecklingsbehoven fram till 2050. Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknämnd har beslutat att funktionsmålen ska vara vägledande för regionens fortsatta arbete med att utveckla tågtrafiken i stråket Jönköping-Borås-Göteborg. Härryda kommun anser att det är mycket viktigt att den utbyggnad av järnväg som planeras och genomförs görs så att det kan ske en utveckling i enlighet med funktionsutredningen.

Härryda kommun anser att en station vid Landvetter flygplats är viktig ur flera aspekter. Kommunen lyfter att Landvetters flygplats av EU har pekats ut som en av Sveriges två Coreflygplatser. Det innebär att flygplatsen betraktas som en europeisk angelägenhet och inte enbart en riksangelägenhet, och att EU ser flygplatsen som en viktig kommunikationsnod för transporter inom EU och för resor in/ut från EU. Detta innebär bland annat innebär att järnvägsanslutningar till Coreflygplatser ska prioriteras. I Trafikverkets positionspapper anges att vid eventuell etappindelning ska första etappen av utbygganden vara Göteborg-Landvetter i syfte att ta ut effekter så snart som möjligt.

Härryda kommun välkomnar en tidig utbyggnad av etappen för att så snart som möjligt kunna förse Landvetter flygplats med tågtrafik.

Härryda kommun har tillsammans med kommunerna i stråket, kommunalförbund och Västra Götalandsregionen påbörjat ett arbete att tillsammans göra beräkningar avseende ekonomiska, miljömässiga och sociala nyttor utifrån centrala stationslägens betydelse för den regionala utvecklingen i Västsverige.

Härryda kommun lyfter att det i målen angående plattformslängder endast är Station Borås som är utpekad att möjliggöra resandeutbyte med 400 meter långa tåg på sträckan Göteborg-Borås, övriga stationer gäller 250 meter långa tåg. Härryda kommun anser att strategin för plattformslängd vid olika stationer behöver tydliggöras och önskar ta en beskrivning av det underlag som legat till grund för strategin gällande vilka kriterier för plattformslängder.

Härryda kommun lyfter att de arbetar med en fördjupning av översiktsplan (FÖP) för Landvetter södra inom utredningsområdet för ny järnväg Göteborg-Borås. Förslaget till fördjupning av översiktsplan kommer ställas ut för samråd från 2020-04-20 till 2020-06-17. Samrådsunderlaget till FÖP:en har kommit Trafikverket tillhanda första samrådsdagen. Härryda kommun anser att beskrivningen av Landvetter södra som en helt ny stad ska stå i ett eget stycke och att texten ska kompletteras med information om pågående arbete med fördjupad översiktsplan för Landvetter Södra.

Härryda kommun lyfter Rammsjön och Heden som viktiga naturområden i Rävlanda. Kommunen anser vidare att formuleringen i sista stycket om områdena kring flygplatsmotet "*Närheten till väg 27/40 och en eventuell ny järnvägsstation skapar goda förutsättningar för verksamhetsområden*" är olycklig, det borde uttryckas som *kommande* järnvägsstation. Under 4.4.1 *Skyddade arter och miljöer* bör Hasselmus läggas till som strikt skyddad art som finns i kommunen. De fynd som noterats inom kommunen finns inlagda i Artportalen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:88.

*Trafikverkets kommentar:*

Stationslägen, ytterligare behov i stråket samt möjliga utgångar österut ur Borås kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

Angående projektmål *Stationslägen* anges i ändamålet för Göteborg-Borås att "Ny järnväg mellan Göteborg och Borås ska genom ökad tillgänglighet till Landvetter flygplats bidra till förbättrade möjligheter att nå internationella noder och marknader." Då ändamålet alltid måste uppnås anser Trafikverket att det inte behövs en dubblering med projektmål. För flygplatsen gäller även projektmålen om hur stationslägen på sträckan ska utformas.

Projektmålen om *Samhällsekonomi* kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

Angående att den nya järnvägen mellan Göteborg-Borås ska ses som ett samhällsbyggnadsprojekt hanterar Trafikverket både de nationella, regionala och kommunala intressena i lokaliseringsutredningen för Göteborg-Borås samt i åtgärdsvalsstudien för stråket Göteborg-Borås.

Angående vilande handslag med Härryda kommun så har Trafikverket en dialog med Västra Götalandsregionen om stationsorterna på sträckan Göteborg-Borås enligt Trafikverkets positionspapper 2018-10-08. Någon förhandling med enskilda kommuner om en ytterligare station kommer därför inte att ske.

Trafikverket kommer att fortsätta dialog och samverkan med Västra Götalandsregionen gällande utformningen av den nya järnvägen mellan Göteborg-Borås. I den pågående åtgärdsvalsstudien för stråket Göteborg-Borås kommer det att finnas möjlighet att pröva ytterligare åtgärder som är i enlighet med funktionsutredningen.

Landvetter flygplats, Sturup och Arlanda är enligt TEN-T förordningen, (EU) nr 1315/2013, utpekade som så kallade stomflygplatser (eng. Coreflygplatser). Förordningen anger i artikel 41.3 att *huvudflygplatser* som anges i del 2 i bilaga II ska vara anslutna till järnvägs- och vägtransportinfrastrukturen i det trans-europeiska transportnätet senast den 31 december 2050. För Sveriges del gäller alltså detta krav endast Arlanda. Att Landvetter flygplats är utpekad som en Coreflygplats innebär förbättrade förutsättningar för att erhålla EU-medel för anslutande järnvägar. (<https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2013/1315/2019-03-06>)

I dagsläget finns ingen beslutad etappindelning för utbyggnad av ny järnväg mellan Göteborg-Borås.

Det påbörjade samarbetet mellan kommunerna i stråket, kommunalförbund och Västra Götalandsregionen kommenteras i anslutning till Borås Stads yttrande i 4.5.2.

Projekt Göteborg-Borås ska förhålla sig till Trafikverkets regelverk för nya stambanor. Som bilaga till regelverket ingår en referenstrafik. I referenstrafiken har Trafikverket gjort antaganden om trafikeringsupplägg som ligger till grund för planering av systemet. Denna bedömning görs utifrån en avvägning mellan regional och nationell trafik i syfte att maximera nyttorna för systemet. Som grund till bedömningen av referenstrafiken har det varit dialog med de berörda regionala kollektivtrafikmyndigheterna, i Västsverige främst Västra Götalandsregionen, och med ett antal kommersiella tågoperatörer i syfte att identifiera ett troligt trafikeringsupplägg för de nya stambanorna. Därefter har Trafikverket antagit en referenstrafik med antaganden av fordonstyper och en möjlig tidtabell som bedöms ge bäst samhällsekonomisk nytta. För sträckan Göteborg-Stockholm bedömer Trafikverket att de kommersiella tågoperatörerna kommer prioritera att stanna i de större regioncentra på sträckan Göteborg-Stockholm. Dessa är Göteborg, Borås, Jönköping, Linköping, Norrköping och Stockholm. Det är också på dessa stationer som 400-meters tågen kommer att stanna enligt de kommersiella tågoperatörerna. I det regionala perspektivet så kommer den upphandlade tågtrafiken att vara dominerande och utifrån detta har Trafikverket bedömt att systemet ska utformas enligt de plattformslängder som är aktuella inom den regionala trafikens upplägg och behov. Trafikverket utgår att från att de tåg som stannar vid Mölndal och Landvetter flygplats kommer att angöra Västlänken. Västlänken utformas för 250 m långa tåg vilket innebär att den regionala trafiken i Västsverige kommer trafikeras av tåg med en största längd av 250 m. Sammanfattningsvis utformas stationerna vid Mölndal och Landvetter flygplats för att kunna ta emot alla 250 meter långa tåg, såväl snabba regionaltåg som höghastighetståg.



Härryda kommun har föreslagit en kompletterande text om fördjupad översiktsplan för Landvetter södra. Trafikverket har gjort bedömningen att samrådsunderlaget inte behöver kompletteras med kommunernas pågående planläggning för att kunna fylla sin funktion som underlag inför beslut om betydande miljöpåverkan. Till den fortsatta utredningen är informationen värdefull. Samrådsunderlaget har däremot kompletterats med uppgift om att samråd om fördjupad översiktsplan för Landvetter södra hållits under våren 2020.

Trafikverket har ändrat formuleringen i samrådsunderlaget avseende framtida station vid Landvetter flygplats samt kompletterat samrådsunderlaget genom att lägga till hasselmus i uppräkningslistan av strikt skyddade arter som förekommer i utredningsområdet. Trafikverket tar även med informationen i den kommande utredningen.

#### 4.5.5. Marks kommun

Marks kommun anser att det är viktigt att tidplanen hålls och att en byggstart kan ske under 2025-2027 med en driftsättning under perioden 2035-2040. Kommunen anser också att det är viktigt att sträckan byggs ut i ett sammanhang och att den är helt finansierad. Marks kommun anser vidare att restiden mellan Borås-Göteborg är viktig, liksom att säkerställa attraktiva stationslägen i Borås och under Landvetter flygplats för att uppnå hållbarhet och samhällsnytta. Marks kommun anser att den nya järnvägen har möjlighet att bidra till att stödja en hållbar utveckling i stråket och stärka arbetsmarknadsregionerna. Kommunen anser vidare att det finns både regionala och lokala nyttor att vinna i en snabb utbyggnad av järnvägen.

Marks kommun anser att Trafikverket bör samverka med Swedavia för att säkerställa att ett attraktivt stationsläge kommer till vid Landvetter flygplats. Vid en bra lokalisering av station vid Landvetter flygplats anser kommunen att det finns möjligheten till en attraktiv kollektivtrafik som binder samman den lokala kollektivtrafiken med den nationella och internationella och därmed antar stationen en roll som kollektivtrafiknod för kompletterande transportslag. Kommunen ser att detta främjar ett "hela resan-perspektiv".

Marks kommun anser att landskapsanalysen bör ses över gällande geografisk indelning och benämningar av den. Utredningen blandar ihop Nolån- och Storåns dalgång område 12. Utredningen tar heller inte med att odlingslandskapet vid Eskilsby, område 9, tillhör Marks kommun samt att Surtan ligger inom Viskans tillrinningsområde och därmed också i dess influensområde. Riksintresset naturvård NRO-14-167 Uttermossen delar Borås stad med Marks kommun.

Marks kommun lyfter att utredningen påtalar att intrång eller effekter på riksintressen kommer att uppstå. I de fall så sker behövs en analys och redogörelse för de ställningstaganden som sker, enligt kommunen. Även effekten av att påverka många mindre riksintressen jämfört med stora sammanhängande sådana behöver analyseras, anser Marks kommun.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:141.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket samverkar med Swedavia angående lokalisering av stationen vid Landvetter flygplats. Det är ett mål att stationslägen på sträckan Göteborg-Borås ska vara attraktiva ur ett hela-resan-perspektiv och stödja en hög efterfrågan på att resa med tåg.

Landskapsanalysen kompletteras med uppgift om att odlingslandskapet kring Eskilsby och riksintresseområdet Uttermossen som båda delvis ligger i Marks kommun. Uppgifterna om vattendrag i landskapsanalysen är inte på den nivå att Surtan kommer att omnämnas särskilt. I Samrådsunderlaget framgår av fig 4.6 att Surtan ingår i Viskans huvudavrinningsområde. Indelningen i landskapskaraktärsområden är gjorda utifrån karaktären på landskapet och det är detta som gör att den sista delen av Sörån, innan den möter Nolån och Storån, ingår i karaktärsområdet Nolån – Storåns dalgång och inte i det karaktärsområde som heter Söråns dalgång.

Trafikverket ska inom ramen för projektet visa på sin tolkning av riksintresset, redovisa de hänsyn som tas och beskriva konsekvenserna för att en bedömning av påverkan på riksintresset ska vara möjlig att göra.

#### 4.5.6. Mölndals stad

Mölndals stad instämmer i Trafikverkets bedömning om att projekt Göteborg-Borås kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Mölndals stad anser att ny järnväg Göteborg-Borås är oerhört viktig inte bara utifrån ett nationellt intresse utan också utifrån ett regionalt. Mölndals stad ser fram emot det fortsatta arbetet med ny stambana mellan Göteborg-Borås, tillsammans med Trafikverket.

Utifrån de uttalade nationellt viktiga stationerna i Trafikverkets positionspapper "Nya stambanor – Ny generation järnväg" (2018-10-05) bidrar en utvecklad station i Mölndal till att stärka näringslivet knutet till stationsläget. En station här skapar också robusthet i systemet. Göteborgs centralstation avlastas och de regionala kopplingarna stärks. Stambanan är en regionalt och nationellt viktig investering och det är av stor vikt att den statliga investeringen för projektet Göteborg-Borås säkerställs och att en finansiering för hela projektet beslutas. Mölndals stad anser vidare att alternativet "Raka spåret" inte längre är aktuellt på grund av att det inte möjliggör ett stationsläge i Mölndal. En nyckelfråga för att komma fram med en ny järnväg genom Mölndal är hur en ny järnväg och stationsanläggning kan anläggas så att de fysiska ingreppen och störningarna i stadskärnan minimeras. Trafikverket bör därför grundligt utreda alla korridoralternativ som kan minimera ingreppen och störningarna i Mölndal samt utförligt kommunicera resultatet med Mölndals Stad under arbetets gång innan några alternativ väljs bort. Ett sätt att minimera intrånget i stadskärnan är enligt Mölndal stad att dra den nya stambanan genom berget i Mölndal med en underjordisk station strax öster om nuvarande station. Ett sådant alternativ behöver därför fortsatt utredas.

Mölndals stad anser att det under punkt 1 i projektmålet Kapacitet och robusthet bör kompletteras med Landvetter och Mölndal enligt följande: "Återstående tåg ska vara snabba regionaltåg som ska kunna stanna på station Borås, Landvetter flygplats och station i Mölndal." Staden anser vidare att punkt 2 under samma mål kompletteras med Mölndal och

Landvetter flygplats enligt följande: Resandeutbyte med 400 m långa tåg ska möjliggöras på station Borås, Landvetter flygplats och på station i Mölndal. Mölndals stad anser vidare att målområde Arkitektur behöver läggas till följande punkt för att öka tydligheten: Vid passage genom stadsbebyggelse ska järnvägen utformas med stor hänsyn till omgivningen och med mycket hög ambition avseende såväl helhet som alla delar.

Stråket Göteborg-Borås, som är det tredje största pendlingsstråket i Sverige, möjliggör med en ny och snabbare järnväg, en förstärkt bostads- och arbetsmarknadsutveckling. Med föreslagen station i Mölndal förstärks även Västkustbanan, Västlänken och det framtida metrobussystemet enligt Målbild koll 2035.

Mölndals stad arbetar tillsammans med Trafikverket för att möjliggöra ett förslag om uppställningsspår i Sandsbäcksområdet (Pilekrogen) som utreds parallellt med lokaliseringsutredningen Göteborg-Borås. Staden konstaterar att området med uppställningsspåren med största sannolikhet påverkar Götalandsbanans dragning och därmed intrången och den möjliga utvecklingen i Mölndals stadskärna. Därför anser Mölndals stad att det är viktigt att Trafikverket även utreder ett alternativ som medger att stambanan dras söder om Pilekrogen för att minska konsekvenserna för stationsområdet med omland. En konsekvens av detta kan vara att utformningen av uppställningsspåren kan behöva ses över, enligt Mölndals stad.

Mölndals stad anser att en överdäckning av väg och järnväg i centrala Mölndal behöver finnas med som en förutsättning i planeringen.

Mölndals stad anser att det finns starka skäl till att utreda möjligheterna att bygga 420 m långa plattformar i Mölndal. Detta skulle möjliggöra för 400 m långa tåg att stanna i Mölndal vilket Mölndals stad ser som en förutsättning för att på bästa möjliga sätt ta höjd för framtida trafikering, möjliggöra byten mellan Västkustbanan och Götalandsbanan samt bidra till en hållbar tillväxt i regionen. Detta skulle dessutom öka flexibiliteten och robustheten i järnvägssystemet då alla typer av tåg kan stanna i Mölndal och på så sätt avlasta Göteborg C.

För att få full effekt i stationsläget måste metrobussen, som är en viktig del av målbild koll 2035, prioriteras på Trafikverkets mark.

Mölndals stad har flera synpunkter på kapitlet Kommunal planering där staden anser att information från förslaget till ny översiktsplan kan kompletteras inom flera områden.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:137.

*Trafikverkets kommentar:*

Olika korridoralternativ och stationslägen kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

Projektmålet *Kapacitet och robusthet* har omformulerats på så sätt att punkten "Återstående tåg ska vara snabba regionaltåg som ska kunna stanna på Station Borås." har ersatts med texten "Återstående tåg ska vara snabba regionaltåg." Detta mål avser antal avgångar. Vilka tåg som stannar på vilken station framgår av efterföljande mål.

Målområde *Arkitektur* berör flera av miljökvalitetsmålen men kopplar huvudsakligen mot miljökvalitetsmålet "God bebyggd miljö". Projektmålen för arkitektur innehåller till exempel mål om attraktiva livsmiljöer och hög arkitektonisk ambition och kvalitet. Trafikverkets uppfattning är att projektmålen för arkitektur ska gälla lika för stad och landsbygd och att Mölndals förslag till tillägg inte är nödvändigt för att tillräcklig hänsyn ska tas.

Gällande fortsatt utveckling och behov av framtida investeringar på Västkustbanan hanteras frågan i pågående åtgärdsvalsstudie Varberg-Göteborg.

Trafikverket har bedömt i nära samarbete med Mölndals stad, i den avslutade åtgärdsvalsstudien "Göteborg och Västsveriges omloppsnära uppställningsspår" (TRV 2017/5355), att Sandbäcksområdet är en lämplig plats för uppställningsspår utifrån den funktion som järnvägen kräver när Västlänken har färdigställts. Det finns en avsiktsförklaring mellan Trafikverket, Västtrafik och Mölndals stad som har skrivits under perioden augusti till september 2018. Objektet finns med i nationell plan för transportsystemet och arbete med järnvägsplan pågår. Enligt avtalet ska denna anläggning vara klar 2026. Planeringen av projekt Göteborg-Borås görs utifrån förutsättningen att uppställningsspåren byggs i Sandbäck. I fortsatt arbete kommer Trafikverket att utreda olika alternativ för den nya järnvägen.

Om det krävs överdäckning för att järnvägens funktion ska uppnås ska den ingå i projektet. I annat fall gäller Trafikverkets grundutförande för stationer. Om Mölndal vill gå vidare med stadens planering för överdäckning av väg och järnväg i centrala Mölndal behöver det fortsatt samordnas med Trafikverket.

Plattforms längder kommenteras i anslutning till Hälaryda kommuns yttrande i 4.5.4.

Trafikverket genomför en åtgärdsvalsstudie för metrobuss. Projektet Göteborg-Borås och planeringen av metrobuss är i olika stadier i planeringsprocessen men kontinuerliga avstämningar görs mellan dessa utredningar om vilka beroende som finns. Inga namngivna åtgärder från denna åtgärdsvalsstudie är beslutad eller finansierad och därför kan inte en sådan åtgärd vara en planeringsförutsättning.

Samrådsunderlaget kommer inte att kompletteras med uppgifter från kommande översiktsplan. Uppgifter från kommande översiktsplaner och kommande fördjupade översiktsplaner är viktigt planeringsunderlag för den fortsatta utredningen.

#### 4.6. Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund

##### 4.6.1. Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen (VGR) anser att samrådshandlingen är väl genomarbetad och bedömer på en övergripande nivå att handlingen har beskrivit utredningsområdet väl. VGR framhåller vikten av att kommande arbete fortsätter i högt tempo för att möjliggöra en tidig byggstart.

Idag är Göteborg, Borås och Jönköping separata arbetsmarknadsregioner. VGR menar att en ny stambana mellan Göteborg och Jönköping förenklar pendlingen mellan Borås och Göteborg och bidrar till att Jönköping integreras i arbetsmarknadsregionen. VGR:s främsta prioritering är en så tidig byggstart som möjligt på sträckan Göteborg-Borås.

VGR står bakom den formulering som är framtagen politiskt för Göteborg-Borås:

”En tidig byggstart är prioriterat. Den anläggning som är beslutad och finansierad i gällande nationell plan 2018-2029 ska planläggas. Detta innebär att lokaliseringsutredningen Göteborg-Borås ska drivas i enlighet med Trafikverkets positionspapper daterat 2018-10-05, där korridorer utformas och prövas utifrån stationsorterna Mölndal, Landvetter flygplats och Borås.

Vid korridorvalet öster om Mölnlycke bör en framtida station vid Landvetter södra, på bibana alternativt huvudspår, inte omöjliggöras. För att skapa tydlighet i vad som ska planläggas och säkerställa förutsättningar för av Trafikverket redovisad tidplan, ska eventuellt tillkommande station vid Landvetter södra planläggas och finansieras separat.”

VGR anser att restiden mellan Göteborg-Borås inte bör överstiga 35 minuter och om restiden blir längre riskerar nyttorna med projektet att minska. En ny stambana bör ha mellanliggande stationer i Mölndal och vid Landvetter flygplats. Med en kort restid avses hela resan och därmed är ett centralt stationsläge i Borås en avgörande faktor. VGR framför att ett centralt stationsläge i Borås innebär 1–2 miljoner fler tågresor per år jämfört med ett externt stationsläge. Med hänvisning till vad som framgår i samrådsunderlaget menar VGR också att naturen runt omkring det externa stationsläget innebär att det blir mycket svårt för Borås att utveckla staden i geografin där.

VGR anser att förstärkningsalternativet, att komplettera befintlig järnväg, är en förutsättning för den nya stambanan. VGR välkomnar därför att Trafikverket inom ramen för pågående åtgärdsvalsstudie i stråket Göteborg-Borås utreder förstärkningar på befintliga Kust till kustbanan mellan Göteborg-Borås, samt den koppling som föreslås mellan befintlig bana vid Mölnlycke och den nya stambanan strax öster om Mölndal. VGR ser att detta skulle möjliggöra en effektivare pendling från/till bland annat Mölnlycke, Landvetter och Bollebygd med tåg.

Trafikverket behöver i samverkan med Swedavia säkerställa ett attraktivt stationsläge under Landvetter flygplats.

VGR ser att en ny järnväg via Mölndal skapar möjligheter för att Mölndal tillsammans med Västlänken kommer fungera som en regional knutpunkt i regionen. VGR anser vidare att det är positivt för arbetsmarknadsregionen att stråket Göteborg-Borås får en järnvägskoppling till arbetsplatser i Mölndal och sydvästra Göteborg. VGR ser också att sträckningen via Mölndal fångar upp resenärer till/från Mölndal samt sydvästra delarna av Göteborg, samt skapar bättre förutsättningar för resenärer från Halland att nå Landvetter flygplats via tåg.

VGR anser att en fortsatt utbyggnad mot Jönköping och Stockholm är en förutsättning för den nya stambanan. En ny järnväg mellan Sveriges största städer kommer spela en stor roll för Sveriges utveckling och att det finns stor potential att öka utbytet mellan regionerna

längs med järnvägen. Att låta järnvägen gå via Ulricehamn anser VGR är ett effektivt sätt att öka nyttan med infrastrukturen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:166.

*Trafikverkets kommentar:*

Den politiska inriktningen som togs fram inom Västra Götalandsregionens stråksamverkan ger en tydlighet för projektet. Olika korridoralternativ och stationslägen, förstärkningsalternativet samt station i Ulricehamn kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

Trafikverket tar med VGR:s synpunkter angående restid och stationslägen i den fortsatta utredningen.

#### 4.6.2. Göteborgsregionens kommunalförbund

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) gör den övergripande bedömningen att Trafikverket i allt väsentligt har beaktat och bedömt miljökonsekvenser på ett fullgott sätt. GR vill dock särskilt poängtera vikten av att i byggskedet minimera negativ klimatpåverkan. GR ser gärna att Trafikverket fördjupar analyserna kring påverkan på vatten då det är troligt att framtida spårdragning ligger i anslutning till avrinningsområdet för regionalt viktiga vattentäcker. Vidare vill GR särskilt påpeka vikten av att utforma anläggningen på ett sätt så att den inte omöjliggör framtida stadsutveckling i och kring stationsorterna. I den framtida anläggningen bör buller, risk och vibrationers påverkan på stadsbyggandet minimeras.

GR ställer sig bakom Trafikverkets ställningstagande att stråket planeras utifrån de angivna stationerna Göteborg, Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. De ställer sig även bakom den skrivning politiken har enats om för det fortsatta arbetet (se Västra Götalandsregionens yttrande i 4.6.1). GR ser att restidsmålet på 35 minuter mellan Göteborg-Borås ej bör frångås då attraktivitet i kollektivtrafiken mellan de båda huvudorterna är en förutsättning för en utökad, gemensam arbetsmarknadsregion. En annan förutsättning är enligt GR att stationsläget i Borås lokaliseras centralt för att uppnå en hög resandeattraktivitet. GR vill poängtera vikten av en lösning i Mölndal som möjliggör en för storstadsregionen viktig stadsutveckling samt koppling till arbetsmarknadsregionen i Halland. GR vill också poängtera vikten av att stationsläget vid Landvetter flygplats lokaliseras i direkt anslutning till terminalen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:164.

*Trafikverkets kommentar:*

Angående minimering av negativ klimatpåverkan i byggskedet kommer indirekta effekter, också kallat kumulativa effekter, att behandlas mer ingående i den kommande utredningen.

Trafikverket har identifierat vattenfrågorna som en viktig aspekt i miljöbedömningen och kommer att arbeta vidare med vattenfrågorna i den kommande utredningen.

Påverkan på framtida stadsutveckling kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

Buller, vibrationer och stomljud kommenteras i anslutning till Göteborgs Stads yttrande i 4.5.3.

Olika korridoralternativ och stationslägen kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

Trafikverket tar med GR:s synpunkter angående restid och stationslägen i den fortsatta utredningen.

#### 4.6.3. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund

Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund (BR) ställer sig bakom Trafikverkets ställningstagande om att den nya stambanan ska planeras utifrån stationslägen i Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. BR ställer sig även bakom Borås Stads inriktningsdokument, Borås, Bollebygds och Ulricehamns yttranden på samrådsremissen samt den formulering som är framtagen politiskt för Göteborg-Borås (se Västra Götalandsregionens yttrande i 4.6.1).

Utöver utredningen om ny stambana anser BR att förstärkningsalternativet på Kust till kustbanan behöver utgöra ett nödvändigt komplement och där föreslagna åtgärder ska leda till ökad trafikering på banan, tillförlitliga restider och kopplingar mot den nya stambanan. BR ställer sig bakom den föreslagna kopplingen mellan befintlig bana vid Mölnlycke och den nya stambanan. För att ge medborgarna i och kring Bollebygd möjligheten att nå flygplatsen via Kust till kustbanan anser BR att sträckningen mellan befintlig station och ny station vid Landvetter flygplats behöver utredas och prioriteras. BR lyfter att en framtida kopplingspunkt väster om Bollebygd tätort mellan den nya stambanan och Kust till kustbanan ger tidseffektiva tågresor mellan Bollebygd och Göteborg, vilken inte ska omöjliggöras.

För vidare sträckning mot Jönköping ser BR att den nya stambanans dragning genom Borås ska göras med sikte på en framtida station i Ulricehamn. En station i Ulricehamn ger positiv nytta för den nya stambanan med fler resande och bidrar till att utvidga den starka västsvenska arbetsmarknadsregionen. BR lyfter vidare att stationen även bidrar till att minska den nya stambanans sårbarhet vid förseningar, olyckor och banunderhåll då snabb omlastning kan ske till väg 40.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:112.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Kopplingar mot den nya stambanan kommenteras i anslutning till Bollebygd kommuns yttrande i avsnitt 4.5.1.

Station i Ulricehamn kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

#### 4.6.4. Räddningstjänsten Storgöteborg

Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG) har på grund av samrådsunderlagets karaktär och detaljeringsgrad inga synpunkter i detta skede. RSG önskar delta i fortsatta samråd för planläggning av ny järnväg mellan Göteborg-Borås.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:160.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att fortsätta dialogen i pågående mötesserie med RSG.

#### 4.6.5. Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund

Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund (SÄRF) har inga synpunkter i detta skede. SÄRF avser att fortsatt delta i ärendet framöver.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:106.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att fortsätta dialogen i pågående mötesserie med SÄRF.

#### 4.7. Övriga berörda myndigheter

##### 4.7.1. Folkhälsomyndigheten

Folkhälsomyndigheten lyfter att de är en nationell myndighet och utgör därmed inte en instans för remisser/samråd gällande regionala och lokala planfrågor. Myndigheten lämnar därför remissen/samrådet utan åtgärd.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:22.

*Trafikverkets kommentar:*

Av remissvaret från Strålsäkerhetsmyndigheten framgår att Folkhälso-myndigheten är tillsynsmyndighet för magnetfält när det gäller icke-joniserande strålning. Trafikverket har informerat länsstyrelsen om Folkhälsomyndighetens remissvar. Länsstyrelsen kommer att bevaka frågan om icke-joniserande strålning med stöd av den vägledning Folkhälsomyndigheten tagit fram i ämnet.

##### 4.7.2. Fortifikationsverket

En av Fortifikationsverkets främsta uppgifter är att tillhandahålla funktionsdugliga och ändamålsenliga fastigheter och anläggningar till totalförsvaret. För Fortifikationsverket är det av avgörande betydelse att vidmakthålla befintliga funktioner inom myndighetens fastigheter samt att dessa inte påverkas och inskränks till följd av ändrad markanvändning.

Fortifikationsverket lyfter att Bråt övningsområde, strax söder om Borås, ligger inom det utredningsområde som presenteras i samrådsunderlaget. Bråt ägs och förvaltas av Fortifikationsverket och det är angeläget att den aktuella järnvägen inte förhindrar Försvarmaktens möjlighet att bedriva verksamhet på platsen.



Beroende på slutlig sträckning och utformning kan järnvägen påverka Fortifikationsverkets fastighets- och anläggningsbestånd inom utredningsområdet, men Fortifikationsverket anser att eventuell påverkan är svår att utreda och bedöma utifrån det material som nu samråds, då underlaget inte är precist nog för detta.

Det är av stor vikt för Fortifikationsverket och dess hyresgäster att föreslagna korridorer, när sådana förslag finns, samråds i ett mycket tidigt skede för att kunna minimera potentiell skada på fastigheter, anläggningar och verksamheter.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:103.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att ta kontakt med Fortifikationsverket för fördjupat samråd.

#### 4.7.3. Försvarsmakten

Försvarsmakten påtalar att deras övningsområde Bråt finns inom den utpekade utredningskorridoren söder om Borås. Beroende på hur den föreslagna sträckningen slutligen fastställs kan den aktuella järnvägen komma att förhindra Försvarsmaktens möjlighet att bedriva verksamhet på platsen. Försvarsmakten motsätter sig således att Trafikverket går vidare med alternativ inom utredningsområdet som riskerar att innebära att myndigheten inte kan bedriva verksamhet inom övningsområdet.

Försvarsmakten bedömer att det finns ett behov för ett fördjupat samråd med Trafikverket. Detta för att säkerhetsställa att det fortsatta arbetet inte ska resultera i föreslagna sträckningarna som riskerar att innebära påtagligt skada på riksintressen eller områden av betydelse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § eller Försvarsmaktens verksamhet. Trafikverket bör således kontakta Försvarsmakten i god tid innan arbetet med möjliga sträckningar inom den aktuella korridoren inleds.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:99.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att ta kontakt med Försvarsmakten för fördjupat samråd.

#### 4.7.4. Luftfartsverket

Luftfartsverket har utrustning viktig för flygsäkerheten inom utredningsområdet. Risk för gnisturladdningar från lokens strömavtagare kan utgöra en allvarlig störningsrisk för utrustningen.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att ta kontakt med Luftfartsverket för fördjupat samråd angående eventuell påverkan på utrustning viktig för flygsäkerheten.

#### 4.7.5. Naturvårdsverket

Naturvårdsverket anser att det är särskilt viktigt att ett gediget underlag tas fram som grund för korridorval eftersom höghastighetsjärnvägen är mycket styv i sin konstruktion, vilket

försvårar anpassning av spåren till känsliga miljöer avsevärt. Naturvårdsverket lyfter att det inom utredningsområdet förekommer en mångfald av skyddsvärda och känsliga miljöer och arter och omfattar bland annat flera riksintressen, Natura 2000-områden, naturreservat, vattentäkter och vattenskyddsområden.

Naturvårdsverket anser att järnvägens lokalisering i möjligaste mån ska undvika direkta intrång i skyddade och känsliga områden samt områden med känsliga och skyddade arter. Naturvårdsverket informerar om de lagreglerade krav som gäller om intrång i naturreservat sker på ett sätt som innebär att delar av dessa skulle behöva upphävas och för att bedriva verksamhet eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i Natura 2000-område.

Naturvårdsverket anser att artskyddsfrågor samt behov av och möjligheter till kompensationsåtgärder är frågor som bör behandlas så tidigt som möjligt i utredningen. Naturvårdsverket anser vidare att artskyddsförordningens bestämmelser bör ses som en precisering av lokaliseringsprincipen. I större infrastrukturprojekt, där en lokaliseringsprövning i regel sker i två steg, menar Naturvårdsverket att artskyddet bör beaktas både i valet av korridor och vid beslut om linjedragning och utformning inom den valda korridoren.

Vid utredning av olika lokaliseringsalternativ anser Naturvårdsverket att fragmentering och barriäreffekter i möjligaste mån ska undvikas för att säkerställa landskapsekologiska samband. I lokaliseringsutredningen bör möjligheter att stärka den gröna infrastrukturen identifieras och tas tillvara, enligt Naturvårdsverket. Naturvårdsverket anser att det bland de alternativ som studeras bör finnas alternativ som utreder förutsättningarna för samlokalisering med befintlig infrastruktur, där intrång och fragmentering av områden som idag saknar större infrastrukturanläggningar minimeras.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:91.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket är medvetet om att det krävs synnerliga skäl vid sådana intrång i naturreservat som kräver att del av reservatet upphävs. För Yxsjöns naturreservat finns ett område med undantag för järnvägen inskrivet i reservatsbeslutet. För övriga beslutade naturreservat inom utredningsområdet finns inga sådana undantag. Trafikverket har en dialog med Länsstyrelsen i Västra Götalands län avseende pågående reservatsbildning på flera platser inom utredningsområdet. När det gäller Natura 2000-områden inom utredningsområdet är Trafikverket medvetna om tillståndsprocessen och har som mål att undvika såväl fysisk som hydrologisk påverkan på dessa. Utredningsområdet är stort och det förekommer ett flertal skyddade arter. Trafikverket har haft separat möte om artskydd med länsstyrelsen, se även svar i anslutning till länsstyrelsens yttrande under rubriken 4.4. Trafikverket tar med synpunkten om grön infrastruktur till den fortsatta utredningen.

#### 4.7.6. Polisregion Väst

Polisregion Väst påtalar att det i projekteringen av den nya järnvägen är viktigt att göra allt för att minska möjligheten till olovligt spårbeträdande (spårspring) samt hindra person-påkörningar (inklusive suicid). Vidare anser Polisregion Väst att det i händelse av en olycka är viktigt med Rakeltäckning på hela sträckan, även i tunnlar och bergskärningar.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:81.

*Trafikverkets kommentar:*

Det kommer att vara stängsel längs den nya järnvägen. Trafikverket kommer att arbeta med att begränsa möjligheten till spårspring vid stationer.

Täckning med fordonsradioterminal finns vid det ytliggande järnvägsnätet, täckning kommer även att finnas i spår- och servicetunnlar samt i bergsskärningar i anslutning till dessa.

#### 4.7.7. Skogsstyrelsen

Bland de skyddade naturområdena i Trafikverkets uppställning saknar Skogsstyrelsen naturvårdsavtal. De poängterar att det inom utredningsområdet finns ett flertal. Skogsstyrelsen lyfter att det inom utredningsområdet kan finnas pågående områdesskyddsarbete som de kan delge Trafikverket vid behov, nu eller senare i processen. I övrigt har Skogsstyrelsen i den här delen av processen inga fler synpunkter på presenterat underlag eller någon ytterligare information att tillföra som har bäring på detta.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:96.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har i arbetet med samrådsunderlaget valt att inte redovisa naturvårdsavtal under rubriken Skyddad natur. Till det kommande arbetet med lokaliseringsutredningen och tillhörande MKB kan uppgifter om naturvårdsavtal vara av intresse liksom uppgifter om planerat områdesskydd. Målet med lokaliseringsutredningen är att kunna förorda en korridor inom vilken sedan en linjesträckning för ny järnväg ska kunna utredas.

#### 4.7.8. Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM) anser att det bör utredas hur järnvägen kommer att påverka magnetfältsnivåer för bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt. Det är sedan miljöbalken som ska beaktas när det görs en bedömning huruvida olika alternativ och eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder bör vidtas. Skälet till att miljöbalken blir tillämplig är för att det rör sig om icke-joniserande strålning som enligt balken benämns som miljöfarlig verksamhet och som inte är tillståndspliktig enligt strålskyddslagen. SSM informerar om att det är Folkhälsomyndigheten som är tillsynsvägledande när det gäller miljöbalken.

SSM informerar vidare om att den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring järnväg och transformatorstationer. Elektriska fält avskärmas av vegetation och byggnadsmaterial och därför orsakar inte yttre källor några betydande sådana fält inomhus. Magnetfält

avskärmas däremot inte på samma sätt och därför kan yttre källor signifikant höja magnetfältsnivån inomhus.

Strålsäkerhetsmyndighetens föreskrifter anger referensvärden för elektromagnetiska fält avseende allmänhetens exponering. Referensvärdena är satta för att med marginal skydda mot alla säkerställda hälsorisker, i det här fallet nerv- och muskelpåverkan.

SSM lyfter att det finns en vetenskapligt grundad misstanke om förhöjd risk för barnleukemi för barn som exponeras varaktigt för lågfrekventa magnetfält. Sambandet är dock för svagt för att med säkerhet påvisa ett orsakssamband. Världshälsoorganisationens cancer-forskningsgrupp, International Agency for Research on Cancer, har därför klassat lågfrekventa magnetfält som möjligen cancerframkallande.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:92.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket tar med synpunkterna och informationen i den fortsatta utredningen.

#### 4.7.9. Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

SGU poängterar att de endast i undantagsfall lämnar synpunkter i denna samrådsfas och hänvisar till deras checklistor som behandlar olika geologiska aspekter av infrastrukturprojekt. SGU hänvisar även till kompletterande information om vad man ska ta hänsyn till då verksamheten är lokaliserad i anslutning till en grundvattenförekomst. SGU har i checklistorna också sammanställt vad lagen säger och vilka SGU:s generella ställningstaganden är. Denna information ersätter generellt SGU:s yttrande i samrådsfasen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:64.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket tar med synpunkterna och informationen i den fortsatta utredningen.

#### 4.7.10. Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut

Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI) ställer sig positivt till att järnvägen byggs ut. Man menar att fler bilister troligen kommer att välja det miljövänligare transportmedlet vilket innebär att utsläppen av koldioxid och bilavgaser minskar. SMHI anser vidare att det är positivt att den aktuella järnvägen passerar Landvetter Flygplats, då fler resenärer förhoppningsvis kommer att ta tåget till flygplatsen istället för egen bil.

Vid planering av samhället bör hänsyn tas till det framtida klimatet, enligt SMHI. Exempelvis förväntas lufttemperaturen att stiga, risken för skyfall öka och flödena i våra vattendrag förändras med ändrade nederbördsförhållanden och snötillgångar. SMHI informerar vidare att stormar inte förväntas bli värre eller vanligare än vad de historiskt har varit. Havsnivån stiger men landhöjningen kompenserar till viss del den stigande nivån, mer i norra Sverige än i södra. SMHI hänvisar till länkar med information om havsnivåer, regionala klimatanalyser för länen, historiska och framtida skyfall samt framtida klimat på SMHI:s hemsida. De informerar även om Nationellt kunskapscentrum för klimatanpassning som samlar in, utvecklar och tillgängliggör kunskap som tas fram regionalt, nationellt och

internationellt om klimatanpassning. Centrumet finns vid SMHI och bedrivs i bred samverkan med aktörer inom klimatanpassningsområdet. Centrumet fungerar som en nod för kunskap om klimatanpassning och driver bland annat Klimatanpassningsportalen, [www.klimatanpassning.se](http://www.klimatanpassning.se).

SMHI poängterar att det ur bullersynpunkt är en fördel om den nya sträckningen går utmed en redan befintlig väg eller järnväg, så att inte nya områden störs. Det måste också säkerställas att gällande bullernormer klaras för boende i området.

SMHI anser att sträckningar nära eller över sjöar, vattendrag och våtmarker bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas.

SMHI poängterar att vid planering av järnväg måste hänsyn tas till översvämningsrisker vid sjöar, vattendrag, men också vid kraftig nederbörd på hårdgjorda ytor. SMHI anser vidare att för de sträckningar där järnvägen kommer att gå i tunnel är det viktigt att utreda konsekvenserna av extrem nederbörd. Tunneln bör konstrueras så att stora mängder regnvatten inte tränger in i den och orsakar översvämning. Hänsyn bör även tas till extrem nederbörd och översvämningar i framtida klimat.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:80.

*Trafikverkets kommentar:*

I Trafikverkets regelverk för nya stambanor tar Trafikverket höjd för framtida klimatförändringar under anläggningens livslängd. Dessa baseras på SMHI:s samordningsarbete kring klimatförändringar.

Både direkta och indirekta effekter, också kallat kumulativa effekter, kommer att behandlas mer ingående i den kommande utredningen. Trafikverket kommer bland annat att utreda buller, vibrationer och stomljud enligt Trafikverkets riktlinjer och överväga skyddsåtgärder där gällande riktvärden överskrids.

#### 4.7.11. Övriga myndigheter

*Följande myndigheter har meddelat att de avstår från att yttra sig:*

- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Kemikalieinspektionen
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)  
Statens fastighetsverk (SFV)

*Följande myndigheter har yttrat sig men har inga synpunkter i detta skede:*

- Statens Geotekniska Institut (SGI)

*Följande myndigheter önskar inte delta i fortsatt samråd:*

- Sjöfartsverket

#### 4.8. Näringsliv och näringslivsorganisationer

##### 4.8.1. Jernhusen

Sammantaget har Jernhusen inget att erinra gällande förslaget och önskar att processen fortsätter så snabbt som möjligt.

Jernhusen vill ändå poängtera att för att få så stor nytta som möjligt behöver stationslägen, stationer och kopplingen till omgivande stad vara så god och attraktiv som möjligt. De ser därför positivt på det som uttrycks i remissunderlaget under projektmålen.

Jernhusen påtalar att det är en lång tid kvar innan den nya infrastrukturen är klar och de vill vara en del av den utvecklingsprocess som sker. Speciellt som de äger stationer och även underhållsdepåer längs den aktuella sträckan och i regionen. Jernhusen ser fram mot det fortsatta arbetet och att få vara med och bidra till en utformning som kommer att vara grundläggande för ett attraktivt resande och en hållbar tillväxt.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:115.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket tar med Jernhusens synpunkter i den fortsatta utredningen.

##### 4.8.2. Swedavia

Swedavia ställer sig bakom Trafikverkets ståndpunkt gällande järnvägen Göteborg – Borås att den nya stambanan ska planeras utifrån stationslägen i Mölndal, på Landvetter flygplats och i Borås. Swedavia instämmer även i Trafikverkets bedömning om att projekt Göteborg-Borås kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Swedavia ställer sig även bakom den formulering som är framtagen politiskt för Göteborg-Borås (se Västra Götalandsregionens yttrande i 4.6.1).

Vidare ställer sig Swedavia bakom de mål som lyfts fram på sidan 7–9 i Trafikverkets samrådsunderlag men anser samtidigt att de regionala målen bör väga tyngre än målen kopplade till nationella stambanor. Det råder fortsatt mycket stora osäkerheter kopplat till när det eventuellt kommer att finnas ett sammanhängande spårssystem mellan Göteborg och Stockholm via den aktuella sträckningen. Däremot finns det omfattande utredda samhällsekonomiska och tillgänglighetstärkande värden som uppstår enbart av sträckan Göteborg-Borås. Dessa värden har potential att frigöras långt innan och oavsett en eventuell ny stambana står färdig.

Järnvägsanslutningens utformning, placering och dimensionering är grundläggande förutsättning för Swedavias övriga investeringar och planeringsfrågor inom flygplatsområdet. Det finns alltså ett stort behov hos Swedavia att få ett beslut kring järnvägens sträckning och utformning.

I oktober 2018 tog Trafikverket ett inriktningsbeslut som beskriver hur Trafikverket avser att driva det fortsatta arbetet med nya stambanor, det så kallade positionspapperet. För delen Göteborg-Borås pekas Mölndal, Landvetter flygplats och Borås ut som de stationsorter

som är aktuella ur ett nationellt perspektiv. Swedavia bedömer att det är avgörande att säkerställa attraktiva stationslägen för att nå önskade effekter av den nya järnvägen.

Swedavia anser att det är positivt och viktigt att sträckningen av järnvägen går via Mölndal utifrån att den dels fångar upp resenärer till/från Mölndal samt att det skapar bättre förutsättningar för resenärer från Halland att nå Landvetter flygplats via tåg. Swedavia anser vidare att det är avgörande med ett centralt stationsläge i förhållande till flygplatsens terminal så att en överflyttning kan göras för resenärer mellan olika transportslag. De anser vidare att en tunnellsnöring sannolikt är den enda rimliga lösningen. Ett externt stationsläge innebär enligt Swedavia att grundsyftet med järnvägsanslutningen, att skapa en högkvalitativ intermodal knutpunkt som stimulerar till ökat kollektivt resande, i stor utsträckning går förlorat. Vid en värdering av ett externt stationsläge är det därför viktigt att ta med samtliga kostnader för att möjliggöra att resenären når flygplatsen, d.v.s. kostnader för vägsystem, persontransportlösning mellan järnvägsstationen och terminalen samt riskeliminering åtgärder gällande flygsäkerhet.

Swedavia anser att Trafikverket grundligt bör utreda alla korridoralternativ som kan maximera de positiva effekterna och minimera ingreppen och störningarna samt utförligt kommunicerar resultatet med Swedavia under arbetets gång.

Swedavia vill koppla ihop kollektivtrafiken på marken med den i luften- den internationella med den nationella. De anser att det övergripande målet är att det skapas intermodalitet för en smidig resa dörr till dörr i enlighet med EU:s vitbok gällande transporter. Göteborg Landvetter flygplats är en av EU utpekad Coreflygplats i transeuropeiska nätverket för transporter. I Trafikverkets positionspapper anges att vid eventuell etappindelning ska första etappen av utbyggnaden vara sträckan från Göteborg till Landvetter flygplats i syfte att få ut effekter så snart som möjligt. Swedavia välkomnar en tidig utbyggnad av etappen för att så snart som möjligt kunna förse Landvetter flygplats med tågtrafik.

Swedavia anser att en anslutning till flygplatsen bör ingå som ett eget mål, då en ny funktion erhålls dvs att koppla ihop det nationella resandet med det internationella. Den funktionen erhålls inte med de andra stationerna. Det är en väsentlig skillnad. I vår globaliserade värld är detta en än mer viktig funktion som tydligt bör framkomma. Vi tolkar att målet även kopplar till det transportpolitiska funktionsmålet (avsnitt 1.5.1). Swedavia noterar även att det är höga arkitektoniska ambitioner i projektmålen och ser fram emot att flygplatsen och järnvägen kopplas ihop arkitektoniskt.

Swedavia reflekterar vidare över att ett flertal mål är kopplade till hänsynstagande – ett färre antal är kopplade till syftet med järnvägen, d.v.s. den önskade effekten. Det stärker ytterligare att ett mål bör tas med avseende den nya funktionen som erhålls att knyta samman järnvägen med Sveriges näst största flygplats. Ett förslag är att dela upp målen i två delar - de som är effektmålen/resultatmål/samhällsmål och svarar på frågan *varför* järnvägen byggs och de målen som är mer kopplade till *hur* järnvägen sedan ska utformas t ex med avseende på landskap, arkitektur mm. På detta sätt skapas även en möjlighet för en gemensam tydlig kommunikation vad som önskas åstadkommas med järnvägen.

Västra Götalandsregionen och Swedavia har långtgående mål gällande andelen kollektivtrafik, vilket belyser vikten av att den nya tågstationen är attraktiv för deras resenärer och har tillräckligt med kapacitet för att ta emot dessa i de peak-situationer som kommer att

uppstå. Swedavia lyfter behovet av en gemensam genomlysning av de antaganden som har gjorts gällande resandemönster och tillgänglig kapacitet i tågtrafiken under peaktiderna på järnvägsnätet.

I Trafikverkets samrådsunderlag (sid 11) avseende planerad trafik och tågtyper lyfts behovet av plattformslängd på 400 meter fram som en förutsättning för delar av trafiken i referensscenariot. Swedavia anser att 400 meters plattformslängd även bör vara en planeringsförutsättning för flygplatsen för att inte skapa begränsningar för den framtida utvecklingen. 400 meters plattformslängd bör därmed utgöra den primära utgångspunkten i det fortsatta planeringsarbetet för angoringen till Göteborg Landvetter Airport. Gällande plattformslängder vid stationer efterfrågar Swedavia en tydlig beskrivning över vilka kriterier som gör att vissa stationer planeras att få 400 m och andra 250 m. De har även uppfattat att kortare höghastighetståg ska kunna angöra vid Landvetter flygplats vilket inte framkommer av figur 3.1.

Swedavia noterar av planen över höghastighetssystemet att en utländsk flygplats, Kastrup, är kopplad till höghastighetstågen men inte de svenska flygplatserna. Noteras bör även att ett utvecklingsprogram pågår på flygplatsen. Synkronisering behöver därför ske av utvecklingen av framtidens flygplats och dess omgivande utvecklingsområden.

Swedavia lyfter att Projekt Göteborg – Borås handlar om kommunikationer och med det att hantera Riksintresse för kommunikation varför de ser att detta bör synliggöras och vara en egen punkt och inte ligga som information under rubriken "Övriga riksintressen" i avsnitt 4.3. Swedavia saknar i tabell 4.1. uppgifter avseende målpunkten riksintresset flygplatsen (arbetspendling och resenärer).

Swedavia lämnar även en bedömning utifrån ekologisk, social och ekonomisk hållbarhetsdimension.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:98.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har ett uppdrag i nationell plan att planera och utforma för en utbyggnad av hela sträckan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. Därför kommer en avvägning mellan de nationella och regionala målen att göras i den pågående lokaliseringsutredningen.

Ytterligare stationsorter kommenteras i anslutning till länsstyrelsen yttrande i avsnitt 4.4.

Olika korridor- och stationsalternativ kommenteras i anslutning till Mölndals stads yttrande i 4.5.6.

Landvetter flygplats som kollektivtrafiknod för kompletterande transportslag (Coreflygplats) kommenteras i anslutning till Härryda kommun yttrande i 4.5.4.

I dagsläget finns ingen beslutad etappindelning för utbyggnad av ny järnväg mellan Göteborg-Borås.



Angående synpunkter på projektmålen har Trafikverket utgått från indelningen som görs i Övergripande målen för nya stambanor. Projektmålen ska läsas ihop med ändamålen för projektet. Ändamålen beskriver ”varför” och projektmålen beskriver ”hur”. Synpunkten om att de regionala målen bör väga tyngre än målen kopplade till nationella stambanor handlar enligt Trafikverket mer om hur utvärdering ska ske och är inte någon direkt synpunkt på formuleringen av projektmålen.

Trafikverket kommer att göra resandeprognoser med utgångspunkt från referenstraften, se 4.5.4.

Plattforms längder kommenteras i anslutning till Hälaryda kommuns yttrande i 4.5.4.

Trafikverket är medvetna om det pågående utvecklingsprogrammet för flygplatsen och dess omgivning. Detta beaktas i det fortsatta arbetet med lokalisering-utredningen.

Trafikverket har sett över rubriksättningen i samrådsunderlaget och lyft ut riksintresse för kommunikation som en egen rubrik. Tabell 4.1. Pendlingsmönster inom utredningsområdet är hämtad från Statistiska centralbyråns officiella statistik över pendlingsmönster vilket innebär att endast arbetspendling för de anställda på flygplatsen ryms i statistiken. Trafikverket har valt att hålla samman uppgifterna om Landvetter flygplats under kapitlet infrastruktur, där framgår antal resor per år och antal anställda.

#### 4.8.3. Västsvenska handelskammaren

Västsvenska Handelskammaren (Handelskammaren) anser att det är ett gediget arbete som gjorts i samrådsunderlaget, med viss draghjälp från tidigare utredningar. För detta och för omställningen till digitalt samråd med tydliga och lättillgängliga presentationer förtjänar Trafikverket och Ramboll beröm, enligt Handelskammaren.

Handelskammaren fokuserar i yttrandet på det som de anser vara viktigast för näringslivet i det kommande arbetet med järnvägen Göteborg – Borås - Stockholm. Handelskammaren menar att mer detaljerade synpunkter kring samrådsunderlaget är kommunerna samt övriga mark- och sakägare mer lämpade att ge.

Handelskammaren poängterar att den största utmaningen för näringslivet i Västsverige är att hitta rätt kompetens. För att komma tillrätta med det måste regionens städer bli mer attraktiva så att fler vill och kan flytta hit. Men Handelskammaren menar att vi också måste investera i bättre infrastruktur, främst i järnväg som möjliggör snabb förflyttning av många människor på ett effektivt och miljövänligt sätt.

Handelskammaren menar att den befintliga järnvägen mellan Göteborg och Borås inte möjliggör effektiva transporter. Det illustreras bland annat av att de två städerna trots sin relativa närhet inte tillhör samma arbetsmarknadsregion, vilket i sin tur innebär lägre tillväxt då det finns ett starkt samband mellan arbetsmarknadens storlek och tillväxten. Med en ny modern järnväg skulle stråket Göteborg – Borås – Jönköping integreras i en

gemensam arbetsmarknad till stor nytta för arbetstagare, företagare och övriga invånare, enligt Handelskammaren.

Göteborg – Borås samt Ostlänken planeras för 250 km/h medan Lund – Hässleholm planeras för 320 km/h. Handelskammaren anser att de nya stambanorna i så stor utsträckning som möjligt bör byggas för 320 km/h. Ju kortare restid desto fler resenärer. Handelskammaren poängterar att Trafikverkets egna utredningar visar att livscykelkostnaden för 320-alternativet är lägre än för 250-alternativet.

Handelskammaren ställer sig bakom de stationslägen (Göteborg, Mölndal, Landvetter flygplats samt Borås) som pekades ut i Trafikverkets positionspapper och som är utgångspunkten i samrådsunderlaget. Handelskammaren menar att eventuellt tillkommande stationer riskerar att försena byggstarten och att förlänga restiden. I positionspapperet anges byggstarten till 2025–2027. Det är av yttersta vikt att den tidplanen följs, enligt Handelskammaren.

Enligt avtal mellan Borås stad och Sverigeförhandlingen ska Borås få en station i centrum-nära läge. Att frångå detta vore mycket olyckligt enligt Handelskammaren. Det skulle innebära längre restider till och från Borås med följd att färre väljer tåget. Handelskammaren lyfter att enligt Västra Götalandsregionen innebär ett centralt stationsläge i Borås 1–2 miljoner fler tågresor per år jämfört med ett externt stationsläge. De menar vidare att för- och nackdelarna med externa respektive centrala stationslägen är välkända, inte minst tack vare forskning som Trafikverket medfinansierat och bidragit med kunskap till. Slutsatserna där talar entydigt för att Borås ska ha ett centralt stationsläge.

Handelskammaren anser att Trafikverket också måste säkerställa att Landvetter flygplats får ett för resenärerna attraktivt stationsläge. En placering som innebär anslutningsresor eller långa promenader innebär betydligt färre resenärer.

Handelskammaren följer med stort intresse utvecklingen och planerna för Landvetter Södra. Möjligheten att i framtiden ansluta en station vid Landvetter södra, på bibana eller huvudspår bör inte omöjliggöras.

Handelskammaren ställer sig positiva till det så kallade förstärkningsalternativet, en koppling mellan nya stambanan öster om Mölndal och den befintliga järnvägen väster om Mölnlycke, som Trafikverket tillsammans med Västra Götalandsregionen, kommunerna och kommunalförbunden tagit fram. De positiva effekterna avseende ökat antal tågresenärer och minskad trängsel på riksväg 40 synes mycket stora.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:102.

*Trafikverkets kommentar:*

Sträckan mellan Göteborg och Borås planeras för en hastighet på 250 km/h i timmen. Hastigheten 250 km/h innebär att fixerat spår inte behöver byggas, vilket minskar investeringskostnaderna. Utifrån förutsättningar i geografin och stationsorter längs sträckan skulle det inte heller innebära så stora tidsbesparingar om sträckan mellan Göteborg och Borås dimensionerades för 320 km/h i timmen.

Avtalen mellan Sverigeförhandlingen och enskilda kommuner är inte giltiga förrän regeringen har undertecknat dem och anslagit medel för genomförande av respektive delsträcka. Sverigeförhandlingens diskussioner med respektive kommun avseende stationslägen och stationsutformning ska beaktas, men är inte styrande i planläggningsprocessen. Lokaliseringsutredningen hanterar föreslagna stationslösningar som en naturlig del av alternativgenereringen i den lagstyrda planprocessen, där alla rimliga alternativ som uppfyller ändamålen ska analyseras likvärdigt i en successiv utredningsprocess. Alternativ som beskrivs i objektavtalet med Borås är inkluderade i lokaliseringsutredningen och kommer att hanteras i den ordinarie planprocessen.

Olika korridoralternativ och stationslägen samt förstärkningsalternativet kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

#### 4.9. Ledningsägare

##### 4.9.1. Borås Elnät AB

Borås Elnät och Stadsnät har inga synpunkter på samrådsunderlaget. De önskar en tidig dialog när man mer i detalj studerar olika dragningar i Borås för att undvika kollisioner med större elanläggningar i deras nätområde. Borås Elnät och Stadsnät ser fram emot projektet och en bra dialog med Trafikverket.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:66.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att ta kontakt med Borås Elnät AB för fördjupat samråd.

##### 4.9.2. Gryaab

Gryaab har inga synpunkter rörande en ny järnvägssträckning mellan Göteborg-Borås, men vill poängtera att Gryaabs befintliga undermarksanläggningar inom utredningsområdet inte är möjliga att flytta på. Det innebär att Gryaabs anläggningar rent teoretiskt skulle kunna påverka lokaliseringsval och utgöra ett visst hinder för till exempel tunneldelar som planeras inom projektet. På grund av detta ser Gryaab det som mycket viktigt att fortsätta att samråda med Trafikverket i kommande lokaliseringsutredning och framtagande av järnvägsplan.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:79.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att ta kontakt med Gryaab för fördjupat samråd.

##### 4.9.3. Göteborg Energi

Göteborg Energi äger och underhåller teknisk infrastruktur såväl ovan som under mark inom aktuellt utredningsområde. Den tekniska infrastrukturen förser deras kunder med nödvändig energi i form av fjärrvärme, fjärrkyla, el och gas samt fiber för kommunikation. Anläggningarnas lägen finns enkelt att tillgå via ledningskollen.se. Trafikverket ombeds att i

lokaliseringsutredningen inhämta anläggningarnas exakta lägen och försöka att anpassa järnvägens position så att allas intressen inom området uppfylls. Göteborg Energi vill i största möjliga mån undvika kundstörningar som är en följd av onödiga omläggningar. De påtalar att Trafikverket står för samtliga kostnader kopplade till omläggningar av anläggningar ägda av Göteborg Energi. Göteborg Energi önskar att i tidigt skede bjudas in till möten för diskussion om placeringsalternativen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:72.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att ta kontakt med Göteborg Energi för fördjupat samråd.

#### 4.9.4. Härryda Energi

Härryda Energi har inga synpunkter gällande miljöpåverkan för ny järnväg mellan Göteborg-Borås. De ser gärna en fortsatt dialog vid kommande samråd då den nya järnvägen kommer ha påverkan på Härryda Energis elnät.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:24.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att ta kontakt med Härryda Energi för fördjupat samråd.

#### 4.9.5. Kretslopp och vatten (Göteborgs Stad)

Kretslopp och vatten ställer sig i grund och botten positiva till utbyggnaden av ny järnväg mellan Göteborg-Borås. Förvaltningen önskar att fortsatt vara involverade i arbetet med samråd för planläggning.

Kretslopp och vatten anser att gränser och föreskrifter i de nya förslagen på vattenskyddsområden för Rådasjön och Nedsjöarna bör ligga till grund för planering av järnvägen. Vid vattentäkter ska extra stor försiktighet beaktas, och vattenskyddsföreskrifter ska följas, både under byggfas och drift där orenat vatten inte får släppas ut utan infiltration. Förvaltningen lyfter vidare att ytvatten och grundvatten ska påverkas i en så liten omfattning som möjligt. Vatten som idag inte används som vattentäkt, eller skyddas av vattenskyddsföreskrifter kan bli viktiga som till exempel nödvatten i framtiden.

Inom utredningsområdet har förvaltningen flertalet allmänna VA-ledningar. Dricksvatten klassas som livsmedel och förvaltningen har en lagbunden skyldighet att tillgodose detta, samt att ta hand om avloppsvatten. Om markarbeten planeras närmare än 10 m från VA-anläggning ska Kretslopp och vatten få möjlighet att granska arbetet.

I det fortsatta utredningsarbetet vill förvaltningen att projektet kompletterar med en dagvattenutredning som bland annat kan redogöra för hur förorenat dagvattnet är och till vilken grad det kan renas, tillräckligt ytbehov för rening och fördröjning och kommande järnvägs påverkan på miljö kvalitetsnorm för vatten. Kretslopp och vatten har krav på att dagvattnet ska passera en fördröjningsanläggning innan anslutning till allmänt nät/recipient sker.

Kretslopp och vatten lyfter att det för Trafikverkets anläggningar finns särskilda interna krav som hanterar skyfall och höga nivåer i hav och vattendrag. Det är viktigt att dessa beaktas men det är även viktigt att projektet tar hänsyn till Stadens omkringliggande bebyggelse och andra anläggningar. Trafikverkets projekt får inte medföra en försämrad situation för Staden m.fl. ur ett skyfall och höga vattennivåer perspektiv.

Kretslopp och vatten lyfter att utredningsområdet ligger i närheten av en berganläggning. Arbeten som riskerar att påverka berganläggningen eller dess installationer ska utföras så att skador ej uppkommer. Förbesiktning av berganläggning och installationer ska utföras. Kretslopp och vatten ska kontaktas minst 6 månader innan arbetet ska utföras. Fördjupat yttrande om berganläggningar finns även inskickat från Gryaab.

Kretslopp och vatten lyfter att det är viktigt att råvattnet skyddas mot utsläpp, föroreningar och sådan användning av mark och vatten som på sikt kan påverka vattenkvaliteten negativt. Kring Göta älv, Delsjöarna, Rådasjön, Kallebäcks källa och Nedsjöarna finns därför skyddsområden där speciella regler och skyddsföreskrifter gäller. Kretslopp och vatten bifogar en lista på åtgärder rörande uppdatering av kartbilder, information till dricksvattenverksamheter nedströms vid markarbeten, framtagande av kontrollprogram och reglering av Mölndalsån.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:138.

*Trafikverkets kommentar:*

Vattenfrågorna kommenteras i anslutning till Göteborgsregionens kommunalförbunds yttrande i 4.6.2.

Trafikverket tar med synpunkterna till den fortsatta utredningen och kommer att ta kontakt med Kretslopp och vatten för fördjupat samråd.

#### 4.9.6. Mölndal Energi

Mölndal Energi AB (MENAB) har inom samrådsområdet både elnät- och fjärrvärmedistributionsverksamhet. Inom utredningsområdet finns två större mottagningsstationer, en i Krokslätt och en i Råvekärr. Stationerna är strategiskt viktiga för elförsörjningen i Mölndals tätort. Enligt ellagen är MENAB skyldiga att upprätthålla en säker eldistribution inom området och flera samhällsviktiga kunder finns såsom sjukhus och vattenverk.

Vid en geoteknisk undersökning 2005 konstaterades att markstabiliteten inte uppfyllde gällande normer vid ett område kring Kålleredsbäcken och att en pågående sättning förelåg. MENAB anser att detta bör beaktas vid eventuellt arbete i närheten av stationen i Råvekärr.

MENAB lyfter att en utökad järnvägstrafik kan innebära en risk avseende farligt gods samt urspårning. Utgångspunkten är att ett eventuellt haveri på järnvägen inte får störa eldistributionsverksamheten. MENAB önskar vidare att såväl nya som gamla underjordiska elledningar och fjärrvärmeledningar inte hamnar inom spårrområde. Korsande ledningar förläggs i kanalisation så att de enkelt kan bytas.

En eventuell flytt av mottagningsstationerna skulle uppskattningsvis ta 3-5 år enligt MENAB. En flytt omfattar att en ny lämplig plats ska finnas, ny detaljplan och omläggningar

av alla in- och utgående ledningar. En flytt skulle också medföra omfattande drift-omläggningar under pågående arbete som kan störa elförsörjningen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:82.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket tar med informationen om stabilitetsproblem. Angående risk avseende farligt gods vill Trafikverket förtydliga att Göteborg-Borås inte är planerad för godstrafik. Trafikverket kommer fortsätta dialogen i pågående mötesserie med MENAB.

#### 4.9.7. Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät påtalar att de invid/inom aktuellt planområde har ett flertal anläggningar. Svenska kraftnät har ledningsrätt för kraftledningarna som är av betydelse för rikets elförsörjning. Ledningsrätten innebär att åtgärder/verksamhet som på något sätt inskränker Svenska kraftnäts verksamhet, inte får vidtas på fastighet som belastas av ledningsrätten. Svenska kraftnät påtalar vidare att korsningar med deras ledningar ska ske på ett sådant sätt att eventuella åtgärder på ledningarna minimeras.

Om eventuella åtgärder på stamnätet inte går att undvika måste Svenska kraftnät kontaktas i ett så tidigt skede som möjligt. Detta då det för Svenska kraftnät är mycket svårt att planera avbrott på grund av den höga investeringstakten i stamnätet. Svenska kraftnät informerar om att större förändringar av stamnätet, till exempel flytt av eller höjning av stolpar, kräver ny eller ändrad koncession vilket i normalfallet innebär en genomförandetid på 6-8 år. För mindre ledningsåtgärder, som ryms inom gällande koncession, är motsvarande genomförandetid 3-5 år. Om Svenska kraftnäts ledningar berörs och åtgärder är oundvikliga bekostas dessa av Trafikverket, om inte annat följer av 2 kap. 22 § ellagen.

Svenska kraftnät informerar om speciella krav vid korsning eller parallellgång med deras ledningar. Eventuella åtgärder för att bemästra induktion, influens och förhöjd potential-sättning på och invid deras ledningar eller den nya kontaktledningen/järnvägen bekostas av innehavaren till den nytillkomna kontaktledningen/järnvägen.

Svenska kraftnät önskar att deras rekommendationer beaktas och att planering och projektering sker i samarbete med Svenska kraftnät. Svenska kraftnät emotser fortsatt dialog i ärendet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:89.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att ta kontakt med Svenska Kraftnät för fördjupat samråd.

#### 4.9.8. Vattenfall

Vattenfall påtalar att de har flera anläggningar och projekt inom området. Det är svårt för Vattenfall att redovisa allt i ett enskilt yttrande. Därför vill Vattenfall ha ett möte med Trafikverket innan nästa samråd för att diskutera järnvägsplanen.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:86.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att ta kontakt med Vattenfall för fördjupat samråd.

#### 4.10. Organisationer och föreningar

##### 4.10.1. Borås Flygplatsförening

Borås Flygplatsförening hänvisar till tidigare järnvägsutredning där området kring flygplatsen ingick i tidigare korridorer. Förslag på hur de olika korridorerna kan kombineras redovisas där en bibana förespråkas. Flygplatsföreningen begär att även fortsatt få vara remissinstans för samråd och granskning av förslag till järnvägssträckning Göteborg-Borås. Detta speciellt om området i närheten av Borås flygplats och då i första hand det mestadels obebyggda området söder om flygplatsen blir ett alternativ för fortsatt utredning.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:94.

*Trafikverkets kommentar:*

Formellt tillhör tidigare utredningsmaterial den tidigare utredningen. Resultatet av tidigare utredningar är dock ett viktigt kunskapsunderlag för denna utredning.

##### 4.10.2. Lantbrukarnas riksförbund

Lantbrukarnas riksförbund (LRF) lyfter att järnvägen är av dålig kvalitet och att den sedan länge har behövt upprustning. LRF anser att det är nödvändigt att det blir tågtrafik som attraherar pendlare och det innebär behov av bra stationslägen och fungerande pendelparkeringar. LRF anser vidare att den nya järnvägen ska klara både regional- och fjärrtåg. LRF motsätter sig eventuella tankar på en stambana endast för höghastighetståg.

LRF ställer sig undrande till varför påverkan på de gröna näringarna inte finns med i sammanfattningen.

LRF anser det beklagligt att påverkan på de gröna näringarna inte tas upp. Skogsbruk är en viktig näringsgren, ofta tillsammans med djur och växtodling samt entreprenadverksamhet. Det är LRF:s farhåga att beslutande kommer att välja mark som inte är av så kallat riksintresse.

LRF anser att livsmedelsstrategin är ett dokument som ska genomsyra även Trafikverkets planering. Inte minst är det av vikt att även odlingsbar mark i närheten av tätorter sparas. Dels för att det uppväxande släktet ska få en koppling till matproduktion, dels för att det är nära till odlingsbar mark vid en krissituation.

LRF anser att samhället behöver produktiv skog för virke, energi och råvara till bland annat kläder och förpackningar. I närområdet finns flera skogsindustrier som behöver råvara. Förbundet lyfter vidare att åkermark som tas i bruk för andra ändamål kan aldrig återställas och att en ny järnväg innebär risk för barriäreffekter som påtagligt försvårar brukandet. LRF varnar för att öppnande av ett skogsförband gör att risken för stormskador ökar markant.

Stormfasta kanter ger ett hyggligt skydd vid stormar. Tas den bort kan vinden få bra fäste och fälla stor mängd skog.

LRF anser att en ny järnväg betyder inskränkningar i äganderätten och möjligheten att nyttja sin fastighet och eventuella arrenden. LRF anser vidare att lokalisering ska ske så att minsta möjliga intrång sker. Det är klart olämpligt att öppna upp nya områden, samförläggning med annan infrastruktur bör eftersträvas.

LRF anser att jord- och skogsbruket har ett stort behov av transporter. Förbundet anser därför att Trafikverket bör utreda hur godstrafik möjliggörs på ny järnväg. För en så långsiktig investering som en järnväg är det av klimatskäl viktigt att järnvägen anpassas för godstrafik, anser LRF. Möjligheterna för godsleveranser till och från stationerna måste lyftas.

LRF lyfter att Västra Götalandsregionen har utrett och framlagt förslag på en omfattande upprustning av befintlig järnväg för att öka kapacitet och reducera restider. I förslaget ingår återöppnande av stationer längs banan som idag är stängda, förlängda perronger med fler spår för bättre trafikflöde. Detta alternativ har en annan stor fördel enligt LRF, ingen ny mark tas i anspråk.

LRF undrar vad som är tänkt att ske med den nuvarande järnvägen om den inte upprustas.

LRF lyfter att våtmarkernas renande och flödesutjämnande förmåga är viktiga att bevara då de medför minskade översvåmningsrisker längre ner i vattensystemet.

LRF anser att det är viktigt att samtliga berörda markägare får skriftlig kallelse i den fortsatta processen.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:109.

*Trafikverkets kommentar:*

Sammanfattningen i samrådsunderlaget och motsvarande text i kapitel 5 har kompletterats för att förtydliga att jord- och skogsbruk är sådan markanvändning som kommer att påverkas av ny järnväg.

Trafikverket är medvetna om att utredningsområdet utgörs av så kallad mellanbygd där man som jordbrukare ofta behöver flera näringsgrenar för att verksamheten ska bära sig. Om arronderingen försvåras för skogsbruket kan det alltså komma att påverka jordbruket och tvärtom.

Den nationella livsmedelsstrategin ska bidra till att potentialen för hela livsmedelskedjan nyttjas fullt ut. Den nya järnvägens konsekvenser för jordbruket kommer att redovisas i MKB:n.

Den nya järnvägen kommer att trafikeras av höghastighetståg och snabba regionaltåg. Trafikverket har kommit fram till att en blandning av person- och godståg kommer att leda till sämre kapacitet, mer störningskänsligt järnvägssystem och högre investeringskostnader. Ett helt utbyggt system mellan



Stockholm och Göteborg/Malmö gör att kapacitet frigörs på de befintliga järnvägarna med möjlighet att köra godståg på dessa järnvägar.

Den nuvarande järnvägen har en viktig funktion framförallt för godset. Inom åtgärdsvalsstudien för stråket Göteborg-Borås utreds olika alternativ för att öka kollektivtrafiksandelarna utmed stråket Göteborg-Borås. Även för att klara en trafikförsörjning av kommande kommunala planer så prövas ett antal åtgärder inom åtgärdsvalsstudien för stråket Göteborg-Borås för att hantera en ökad persontrafik på Kust till kustbanan.

Vattenfrågorna kommenteras i anslutning till Göteborgsregionens kommunalförbunds yttrande i 4.6.2.

När lokaliseringsutredningen är klar ska beslut fattas om vilken korridor Trafikverket ska gå vidare med i planeringen. Nästa steg är att utreda exakt var järnvägen ska gå inom korridoren och hur den ska utformas mer i detalj. Det arbetet planerar Trafikverket att påbörja 2022 och då kommer vi veta mer om vilka fastigheter som påverkas av den nya järnvägen.

Inbjudningar till kommande samråd kommer att annonseras i pressen. Mer information om projektet och kommande samråd kommer även finnas i informationsblad som skickas till berörda postnummer och i vårt digitala nyhetsbrev som finns på projektets webbsida.

#### 4.10.3. Mölndals Naturskyddsförening

Mölndals Naturskyddsförening kräver att alternativa lösningar utreds och att effektbedömning görs såsom Riksrevisionen föreslår i sin granskning av detta projekt, "Att tänka efter före statens planering av höghastighetsjärnvägar" RIR 2019:31.

Föreningen anser att fokus måste vara att hitta alternativa lösningar där man undviker att påverka viktiga ekologiska funktioner samt känsliga och orörda naturområden negativt. Brukandet av jord- och skogsbruksmark försvåras om järnvägen blir en barriär genom landskapet. Naturreservat och vattenskyddsområden måste skyddas. Föreningen efterfrågar att Trafikverket tittar på olika alternativa lösningar för olika sträckor för att undvika negativ påverkan på värdefulla eller skyddade områden och jordbruksområden och därmed hitta mindre utarmande lösningar som kan kombineras.

Anläggningsförbrukningen måste tas i beaktande och föreningen frågar sig hur man kan minska transport och konsumtion av material.

Föreningen lyfter vidare att människor och djur måste skyddas från buller och vibrationer.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:140.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Angående krav på utredning av alternativ till höghastighetsbana har regeringen svarat på Riksrevisionens rapport och regeringen har inte ändrat på Trafikverkets

uppdrag. Se regeringens skrivelse, 2019/20:133 Riksrevisionens rapport om statens planering av höghastighetsjärnvägar.

Trafikverket tar i beaktning naturreservat, vattenskyddsområden, Natura 2000-områden, riksintressen för naturvård, områden med höga naturvärden, skyddade arter m.fl. skydd under utredningen av olika korridoralternativ.

Buller, vibrationer och stomljud kommenteras i anslutning till Göteborgs Stads yttrande i 4.5.3. Riktlinjerna tar hänsyn till människors hälsa (bostäder, vårdnadslokaler samt skola och undervisningslokaler), men även rekreation och parker i tätbebyggd miljö, friluftsområde, bostadsområde med lågbakgrundsnivå och betydelsefulla fågelområden.

#### 4.10.4. Naturskyddsföreningen i Borås

Naturskyddsföreningen i Borås poängterar att det i samrådsunderlaget står Viareds flygfält där det ska vara flygplats eftersom flygfält och flygplats har olika klassning. Föreningen lyfter vidare att det planerade naturreservatet i Pålsbo inte är angivet samt att Viskan är kraftigt förorenad liksom Djupasjön, Guttasjön och Rydboholms damm.

Naturskyddsföreningen informerar om att Borås kommuns Naturvårdsfond bland annat stödjer ett kommande stängsligsprojekt i Bosnäs. Reglerna för detta är en varaktighet på 5 år. Föreningen ber Trafikverket kontakta Borås Stads Miljöskyddskontor om detta och övriga projekt som kan påverkas av järnvägen och återkommer om de inom utredningsområdet får kännedom om känsliga lokaler för flora och fåglar.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:120-122, 124,125.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Samrådsunderlaget har kompletterats med uppgift om att Borås flygplats drivs av Borås flygklubb. Under beskrivningen av landskapskaraktärsområde 19 var flygplatsen omnämnd som flygfält. Det är ändrat till flygplats.

I samrådsunderlaget har enbart redan beslutade naturreservat redovisats. Trafikverket har en pågående dialog med länsstyrelsen om objekt där det pågår reservatsbildning, däribland Pålsbo.

Trafikverket tar med kunskapen om höga föroreningsnivåer i Viskan nedströms Borås innefattande Djupasjön, Guttasjön och Rydboholmsdammarna i den fortsatta utredningen.

Trafikverket tar tacksamt emot uppgifter om känsliga lokaler för flora och fåglar och har möjlighet att besluta om sekretess för känsliga uppgifter.

#### 4.10.5. Naturskyddsföreningen i Härryda

Naturskyddsföreningen i Härryda och Göteborgs Ornitologiska har inkommit med ett gemensamt yttrande.

Förningen anser att projektet inte följer fyrstegsprincipen enligt Riksrevisionen från 2019 och vill att projektet därmed stannar upp för att utreda olika alternativa lösningar och effektbedömningar.

Naturskyddsföreningen i Härryda bedömer att samrådsunderlaget till stora delar är bristfälligt när det gäller underlag och projektets påverkan på miljön, vilken har undervärderats. Föreningen bedömer att samrådsunderlaget ska kompletteras med detta. Föreningen anser även att bedömning utifrån riksdagens miljömål och EU:s miljörätt saknas. Projektet bedöms stå i konflikt med flera miljökvalitetsmål.

En järnvägsdragning uppe på ytan kommer innebära mycket stora negativa konsekvenser för miljön. Särskilt stora blir konsekvenserna i den smala västra del, från Landvetter till Mölndal. Järnvägen förespråkas att gå i tunnel från Mölndal till Björred för att undvika de mycket stora negativa miljökonsekvenserna.

Föreningen saknar redogörelse för förekommande och värdefulla naturmiljöer som till exempel naturtyper utpekade enligt EU:s art- och habitatdirektiv och skyddade arter. I samband med miljöprovningar krävs omfattande utredningar och provningar av skyddade arter.

Föreningen lyfter att de tillsammans med Göteborgs Ornitologiska förening fortlöpande har inventerat Yxsjöområdet under lång tid. Naturskyddsföreningen genomför dessutom en ny större sammanställning av naturvärden och artförekomster inom området som kommer att publiceras under 2020. Generellt önskas fördjupade artskyddsutredningar för aktuellt område.

Föreningen lyfter att storskaliga satsningar som de planerade nya höghastighetsbanorna riskerar att orsaka mycket stora ingrepp och skapar barriäreffekter i landskapet samt höga nivåer av buller, vilket påverkar biologisk mångfald och friluftsliv mycket negativt. Vidare lyfter föreningen fram motiv till behovet av grön infrastruktur lyfts fram genom sammanställningar av IPBES, EU:s strategi för grön infrastruktur samt Naturvårdsverket och länsstyrelsens uppdrag för regionala handlingsplaner.

Föreningen anser att utredningen och konsekvensbedömningen bör beakta och ta med som underlag den rapport som 2015 togs fram för Yxsjöområdet. Totalt är 69 rödlistade och 65 enligt artskyddsförordningen prioriterade och skyddade arter noterade i området. Föreningen anser vidare att gränserna för de olika karaktärsområdena som pekas ut i remissens Landskapsanalys bör ses över.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:147.

*Trafikverkets kommentar:*

Riksrevisionen kommenteras i anslutning till Mölndals Naturskyddsförenings yttrande i 4.10.3.

Syftet med det första samrådet har varit att samråda kring frågan om projektet kan antas innebära en betydande miljöpåverkan och vilka miljöaspekter som behöver belysas i en kommande MKB. Vilka miljöeffekter som kan komma att uppstå är i detta skede översiktligt beskrivet och kommer att fördjupas i kommande MKB.

Trafikverket delar inte föreningens uppfattning att underlaget och beskrivningen av projektets påverkan på miljön är bristfälligt för det aktuella skedet utan anser att underlaget är på en tillräcklig nivå för att komma till slutsatsen att projektet kommer att innebära en betydande miljöpåverkan utifrån ett flertal miljöaspekter.

Kommunala naturvårdsprogram och likvärdiga underlag har inte redovisats i samrådsunderlaget. Trafikverket har tillgång till dessa underlag och ser dem som viktiga för det kommande arbetet med lokaliseringsutredningen och tillhörande MKB.

Som framgår av samrådsunderlaget kommer naturvärdesinventeringar att göras under fältsäsongen 2020. Trafikverket tar gärna emot uppgifter från den sammanställning av naturvärden och artförekomster inom Yxsjöområdet som Naturskyddsföreningen i Härryda avser att publicera under 2020.

Barriäreffekter kommenteras i länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4. Barriäreffekter och grön infrastruktur är aspekter som kommer att belysas i kommande arbete med lokaliseringsutredningen. Ekosystemtjänster kommer att identifieras och analyseras i arbetet med lokaliseringsutredningen. Trafikverket har ändrat formuleringen avseende artskydd i samrådsunderlaget. Trafikverket har även ändrat namnen på Landskapskaraktärsområdena 4 och 20.

#### 4.10.6. Göteborgs ornitologiska förening

Se yttrande 4.10.5.

#### 4.10.7. Kungsbackaåns vattenvårdsförbund och vattenråd

I detta skede har Kungsbackaåns vattenvårdsförbund & vattenråd (Kbavvf) inget att bidra med i samrådet. Kbavvf vill gärna ha möjlighet att delta i processen längre fram när förslag till dragning av de olika korridorerna finns framtagna, d.v.s. samråd 2 och 3 och även granskning.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:67.

*Trafikverkets kommentar:*

Kbavvf ingår i samrådsprocessen och kommer därmed att inbjudas till kommande samråd och granskning.

#### 4.10.8. Mölndalsåns vattenråd

Mölndalsåns vattenråd verkar för att vattnet inom Mölndalsåns avrinningsområde uppnår och håller en god ekologisk och kemisk status enligt EU:s ramdirektiv för vatten. Vattenrådet anser att Trafikverket i det stora hela på ett bra sätt har belyst hur vattendrag, sjöar och grundvatten kan påverkas, både utifrån påverkan på miljö kvalitetsnormer och påverkan i samband med byggskede.

Vattenrådet vill trycka på att det är viktigt att man ser på Mölndalsån, med avrinningsområde, som en ekologisk helhet och att alla ingrepp i avrinningsområdet påverkar helheten. Vattenrådet vill även trycka på att delarna av ån som rinner genom de tätbebyggda

områdena i Mölndal och Göteborg är viktiga delar i helheten och att alla ingrepp ska bädda för bättre livsmiljöer i och längs ån.

Vattenrådet anser att det tydligare bör framhåvas att våtmarkernas/vattenlandskapets renande och flödesutjämnande förmåga finns högt upp i vattensystemen och är viktiga att bevara då de medför minskade översvämningsrisker och bättre vattenstatus längre ner i vattensystemen. Att bevara befintliga våtmarker och även anlägga nya är bra för alla, bebyggelse, vattentäkter, livet i och kring vatten, rekreation med mera. Vattenrådet anser vidare att det tydligare bör framhåvas att det är viktigt att kompensatoriska åtgärder vidtas för att reducera eller helt få bort risk för bestående skador/försämringar av Mölndalsåns vattenmiljöer.

Vattenrådet anser att en byggnations påverkan mycket beror på placeringen, där vattenrådet förordar tunnlar. Områdena vid Landvetter, Mölnlycke och Mölndal lyfts fram som särskilt viktiga för den gröna infrastrukturen, både ur vattensynpunkt som för biologisk mångfald och rekreation. En järnväg som skär tvärs igenom landskapet skapar barriärer, buller och störande ingrepp vid själva anläggandet. Även transportvägar, uppställningsplatser för fordon och material som behövs kommer även ge stor påverkan. Vattenrådet bedömer därför att risken är stor att vattenområden och vattenkvalitet drabbas.

Vattenrådet anser att denna påverkan skall vägas samman med all övrig påverkan som sker idag och som planeras ske inom Mölndalsåns vattenområde. Sammantaget finns stora risker för stor negativ påverkan och försämrade vattenkvaliteter.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:101.

*Trafikverkets kommentar:*

Vattenfrågorna kommenteras i anslutning till Göteborgsregionens kommunalförbunds yttrande i 4.6.2.

#### 4.11. Övriga

##### 4.11.1. Länsstyrelsen i Jönköpings län

Länsstyrelsen i Jönköpings län har uppfattningen att valet av sträckning för järnvägen mellan Göteborg–Borås även kan påverka sträckningen in i Jönköpings län. Beroende på om en nordlig eller sydlig sträckning väljs inom utpekad korridor begränsas val-möjligheterna för den fortsatta sträckningen. Länsstyrelsen anser att sådana följd effekter behöver beaktas då man redovisar och överväger för- och nackdelar med olika sträckningar.

Länsstyrelsen vill därför särskilt uppmärksamma de Natura 2000-områden som ligger inom utredningsområdet i Jönköpings län då en del av dessa har stor geografisk utbredning som gör att det kan bli svårt att hitta lokaliseringar som fungerar med höghastighetsbanans stela geometrier. I Jönköpings län gäller det exempelvis Dumme mosse, Komosse och Gagnaryds mosse.

Länsstyrelsen vill även nämna att Jönköpings kommun har tagit fram en fördjupad översiktsplan för ett nytt industriområde norr och söder om riksväg 40 vid Jära och Svedbrandshult.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:90.

*Trafikverkets kommentar:*

Som stöd för val av lokalisering för ny järnväg mellan Göteborg och Borås görs under 2020 en förberedande studie avseende området öster om Borås. Detta är en studie för att höja kunskapen om de förutsättningar som gäller öster om Borås och för att möjliggöra en dragning mot Jönköping. En av de bakgrundsfaktorer som ingått i studien är att undvika intrång i de stora mossarna som omfattas av Natura 2000-bestämmelser. Om studien indikerar att något lokaliseringalternativ för Göteborg-Borås omöjliggör eller avsevärt försvårar fortsatt sträckning genom någon del av utredningsområdet mellan Borås och Jönköping kommer detta att beskrivas och utgöra del av beslutsunderlaget för val av lokalisering.

#### 4.11.2. Ulricehamns kommun

Ulricehamns kommun lyfter att det öster om utredningsområdet, i området kring sjöarna Åsunden och yttre Åsunden samt söder därom, finns orörd landsbygd, bruksningsvärd åkermark samt höga natur- och kulturvärden. Vidare finns områden värdefulla för friluftslivet samt stora sammanhängande tysta områden vilket behöver beaktas vid det fortsatta arbetet inom nuvarande utredningsområde för att inte i onödan försvåra för den framtida fortsättningen av höghastighetsjärnvägen österut.

Ulricehamns kommun anser att stationen i Borås ska lokaliseras på huvudbanan i ett gynnsamt centralt läge för att möjliggöra goda kopplingar till övrig kollektivtrafik. Kommunen ser olika bibanelösningar som ett betydligt sämre alternativ som missgynnar det regionala resandet. Hänsyn måste tas till betydelsen av de samhällsekonomiska nyttorna med en ny järnväg och centrala stationslägen för att nyttorna ska bli så stora som möjligt. Ett centralt stationsläge är nödvändigt av restidsskäl.

Vidare anser Ulricehamns kommun att den nya stambanans dragning genom Borås ska göras med sikte på en framtida station i Ulricehamn. För att den nya stambanan ska få maximal effekt kan Trafikverket inte enbart fokusera på ändpunktsresandet utan det regionala resandet ska prioriteras i enlighet med det transportpolitiska målet att säkerställa en samhällsekonomisk, effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. En station i Ulricehamn ger positiv nytta för den nya stambanan med fler resande och bidrar till att utvidga den starka västsvenska arbetsmarknadsregionen. Ulricehamns kommun lyfter att en station i Ulricehamn bidrar till att minska den nya stambanans sårbarhet vid förseningar, olyckor och banunderhåll då snabb omlastning kan ske till väg 40. Avståndet mellan stationerna i Borås och Jönköping kommer vara över 7 mil.

Ulricehamns kommun anser att den nya järnvägen bör lokaliseras i anslutning till befintlig infrastruktur för att minska barriäreffekten i landskapet och samtidigt skapa ett mer robust system där huvudvägnätet effektivt kan nyttjas vid olyckor och driftstörningar.

I övrigt hänvisar Ulricehamns kommun till Boråsregionens gemensamma yttrande.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:117.

*Trafikverkets kommentar:*

Stöd för val av lokalisering kommenteras i anslutning till Länsstyrelsen i Jönköpings läns yttrande i 4.11.1.

Olika korridoralternativ och stationslägen, ytterligare behov i stråket samt möjliga utgångar österut ur Borås kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

#### 4.11.3. Region Halland

För Region Halland är Västkustbanan, tillsammans med E6:an, den stora pulsådern genom länet. Många hallänningar, framförallt i den norra geografien, pendlar till Göteborg och bidrar strakt till arbetskraftsförsörjningen i området. Det är därför viktigt att även satsa på Västkustbanans robusthet och kapacitet.

Det finns en ambition att korta restiderna på Västkustbanan genom att uppgradera banan till 250 km/h. Tillsammans med ny stambana Göteborg-Borås, Västlänken och färdigställda dubbelspår på hela Västkustbanan, skapas förutsättningar för ett väl fungerande järnvägs-system i området, och därmed ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Det är viktigt för Halland att det blir en station i Mölndal. För tågresande från norra och mellersta Halland är detta den snabbaste vägen till Stockholmsområdet. Region Halland ser att en restid på dryga två timmar från Göteborg till Stockholm kommer att vara mycket attraktivt och att på ett smidigt sätt kunna nå Landvetter flygplats är en stor fördel. Region Halland förutsätter att eventuella tillkommande stationer utöver de redan utpekade Mölndal, Landvetter och Borås inte ska påverka restiden negativt för de långväga tågen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:70.

*Trafikverkets kommentar:*

Gällande fortsatt utveckling och behov av framtida investeringar på Västkustbanan hanteras frågan i pågående åtgärdsvalsstudie Varberg-Göteborg.

Olika korridoralternativ och stationslägen, liksom ytterligare behov i stråket, kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

#### 4.11.4. Region Jönköpings län

Region Jönköpings län ser utbyggnaden av ny järnväg Göteborg-Borås som en oerhört värdefull deletapp i utbyggnaden av nya stambanor i Sverige. Regionen anser att sådana nya stambanor kommer att vara en väsentlig del i att rusta Sverige för en långsiktigt hållbar samhällsutveckling. Regionen anser vidare att satsningen på nya stambanor är en viktig satsning både för att nå miljö- och klimatmål och skapa förutsättningar för utveckling och tillväxt. Region Jönköpings län delar Trafikverkets bedömning att byggandet av en ny järnväg mellan Göteborg och Borås kommer att innebära en betydande miljöpåverkan vilket innebär att en miljöbedömning ska tas fram för projektet.

Region Jönköpings län anser att det i det fortsatta utredningsarbetet finns ett antal aspekter som tydligt bör belysas. För att länken Göteborg-Borås ska kunna utgöra en funktionell del

av ett framtida system av nya stambanor måste projektmålen kompletteras med restidsmål för relationer bortom nuvarande projekts utredningsområde. Det bör bland annat anges restidsmål för relationen Göteborg-Jönköping, med och utan stopp i exempelvis Borås och Landvetter.

Region Jönköpings län anser att det är av stor betydelse att särskild omsorg visas studien av stationslägen och andra delar som påverkar delsträckans möjlighet att fullgöra sitt syfte som del i en sammanhängande stambana. Regionen menar att en ny järnväg mellan Göteborg och Borås måste ses som en del i ett större samhällsbyggnadsprojekt där val av stationsorter och stationsplaceringar måste bedömas utifrån mål om en framtida samhällsutveckling och inte enbart ur ett transportsystemsperspektiv.

I valet av järnvägens lokalisering, inte minst i stationsorterna, är den framtida användningen, dvs trafikeringen, avgörande, enligt Region Jönköpings län. För att kunna göra rimliga antaganden om framtida trafikering bör det genomföras mycket gedigna resandeprognoser. Region Jönköpings län anser att utredningar om den framtida användningen och det framtida resandet bör ges stort utrymme och väga tungt vid ställningstaganden i det fortsatta arbetet.

För att skapa en långsiktig trovärdighet i arbetet med nya stambanor anser Region Jönköpings län att det är mycket viktigt att tidigare arbeten och överenskommelser beaktas, exempelvis det som staten, regioner och kommuner varit överens, och skrivit avtal, om inom ramen för Sverigeförhandlingen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:69.

*Trafikverkets kommentar:*

De övergripande målen för hela systemet innehåller mål för restider mellan Göteborg och Stockholm, där Jönköping ingår i en precisering: "Nya stambanor ska möjliggöra en restid mellan Göteborg och Jönköping på 01:00 med höghastighetståg och 1:05 med storregionala tåg". Göteborg-Borås bidrar till detta mål genom projektmålet för restid mellan Göteborg och Borås samt projektmålet för restid mellan Göteborg och Stockholm. Inget nytt projektmål om restider till Jönköping behövs därför i projekt Göteborg-Borås.

Angående att den nya järnvägen mellan Göteborg-Borås ska ses som ett samhällsbyggnadsprojekt hanterar Trafikverket både de nationella, regionala och kommunala intressena i lokaliseringstudien för Göteborg-Borås samt i åtgärdsvalsstudien för stråket Göteborg-Borås.

Trafikverket kommer att göra resandeprognoser med utgångspunkt från referenstrafiken, se 4.5.4.

Sverigeförhandlingen kommenteras i anslutning till Västsvenska handelskammarens yttrande i 4.8.3.



#### 4.11.5. Handelskammaren i Jönköpings län

Handelskammaren i Jönköpings län ser järnvägslinken mellan Göteborg och Borås som strategiskt viktig för såväl arbetspendlare som för övriga besökare från Jönköpingsregionen till Göteborgsregionen samt av resenärer till/från Landvetter flygplats. Detta givet att förutsättningarna för att nå stationen från riksväg 40 är goda. Genom att bidra till bättre pendlingsmöjligheter från Jönköpings län till främst Göteborg kan en mer precis matchning av kompetens ske vilket därmed gynnar näringslivet i regionen, enligt Handelskammaren. De menar att Göteborg därmed blir en potentiell arbetsort vilket även ökar attraktivitet för Jönköpings län som bostadsort.

Handelskammaren i Jönköpings län är även mycket positiv till en station i Mölndal samt Landvetter Airport, som är strategiskt viktig för såväl näringslivet som för besöksnäringen i Jönköpingsregionen.

Handelskammaren anser att placeringen av stationen, samt möjlighet till såväl lång- som korttidsparkering, i Borås är viktigt ur ett tillgänglighetsperspektiv för resande från Jönköpings län. Tillgängligheten till centrala Borås är mycket god varför Handelskammaren starkt förordar ett centrumnära läge för stationen.

Vidare måste även en förlängning av länken för utbyggnaden av stambanan mellan Borås och Jönköping tas med i planeringen, enligt Handelskammaren.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:105.

*Trafikverkets kommentar:*

Olika korridoralternativ och stationslägen samt möjliga utgångar österut ur Borås kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

#### 4.11.6. Kristdemokraterna Mölndal

För att minska utbredning och bullerpåverkan i centrala Mölndal föreslår Kristdemokraterna Mölndal (KD) att Trafikverket tar hänsyn till att det bör räcka med två plattformar, att minskning av buller och vibrationer kan reduceras genom att lägga de västra spåren i betongtunnel ifrån Lackarebäcksmotet ned till Åbromotet och att plattformarna läggs norr om Mölndalsbro. Detta kan enligt KD minska bredden på ianspråktagen mark vilket möjliggör plats för bullerskydd i form av kontorsbyggnader. KD anser även att snabbtåg och godståg ska separeras ifrån lokal- och regiontåg.

*Trafikverkets kommentar:*

Överdäckning kommenteras i anslutning till Mölndals stads yttrande i 4.5.6.

Olika korridoralternativ och stationslägen kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

Buller, vibrationer och stomljud kommenteras i anslutning till Göteborgs Stads yttrande i 4.5.3.

Med hänsyn till järnvägens kapacitet genom Mölndal behöver samtliga spår kunna användas av alla tåg.

#### 4.11.7. Miljöpartiet de gröna i Härryda

Miljöpartiet de gröna i Härryda har en rad funderingar och frågeställningar om bland annat avgränsning av utredningsområdet, bedömningsgrunder för att väga riksintressen mot varandra samt avsaknad av ekosystemtjänster och koldioxidkalkyl.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har haft dialog med Miljöpartiet de gröna i Härryda angående deras frågor.

#### 4.11.8. Fastighets AB Forsåker

Fastighets AB Forsåker är positiv till järnvägsplanen då de anser att den skapar en ökad möjlighet till snabba och bra kommunikationer i regionen. Fastighetsbolagets ambition är att omvandla sina fastigheter i Södra Forsåker till en stationsnära blandstad.

Fastighetsbolaget är positiva till en överdäckning av järnvägen vid stationsläget i Mölndal. Detta för att minska barriär- och bullereffekter som annars inverkar negativt på boendemiljön. Överdäckning ger även möjlighet att tillföra en större byggnadsvolym i ett stationsnära läge. Utan överdäckning måste buller lösas genom någon form av bullerbarriär.

Fastighetsbolaget ser helst att den nya stationen i Mölndal placeras söder om befintliga Mölndals Bro då de anser att detta skapar möjlighet för god tillgänglighet och bra mobilitetslösningar för de nya områdena i Forsåker.

Som fastighetsägare anser Fastighets AB Forsåker att det är viktigt att arbetet framskrider enligt tidplanen. Detta för att de skall kunna ställa om sina fastigheter i linje med den planerade järnvägen.

*Trafikverkets kommentar:*

Överdäckning kommenteras i anslutning till Mölndals stads yttrande i 4.5.6.

Buller, vibrationer och stomljud kommenteras i anslutning till Göteborgs Stads yttrande i 4.5.3.

Olika korridoralternativ och stationslägen kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

#### 4.11.9. Landvetter Södra Utveckling AB

Landvetter Södra Utveckling AB (LSUAB) är ett av Härryda kommun helägt bolag. Sex fastighetsutvecklare och bostadsbyggare (GBJ Bygg, Riksbyggen, Skanska, Serneke, Veidekke och Wallenstam) har bildat ett konsortium med Härryda kommun och LSUAB för att genomföra och driva hållbar stadsutveckling inom Landvetter Södra. De har lämnat gemensamma synpunkter (LSUAB m.fl.).

LSUAB m.fl. står till fullo bakom Hälaryda kommuns yttrande, men vill utöver det särskilt lyfta den del av yttrandet som beskriver möjligheten med Landvetter Södra.

LSUAB m.fl. anser att Landvetter Södras framtida befolkningsunderlag ger en bra grund för en station och att den nya staden kommer att uppfylla såväl täthet i bebyggelse som ett gott resandeunderlag för en station.

LSUAB m.fl. övergripande mål är att synliggöra Landvetter Södra som en testbädd i stor skala kring hållbar teknik i stadsutveckling. De vill bli en förebild som andra stadsutvecklingsprojekt kan inspireras av, både nationellt och internationellt.

LSUAB m.fl. anser att det är oerhört viktigt att både region och Trafikverk medverkar till att planera för hållbara och långsiktiga kollektivtrafiklösningar som en del i att skapa ett långsiktigt hållbart samhälle. De vill tydligt understryka vikten av att planeringen för en station i Landvetter Södra fortsätter, då de anser Landvetter Södras läge är idealiskt ur ett Göteborgsregionsperspektiv.

*Trafikverkets kommentar:*

Ytterligare behov i stråket, såsom station i Landvetter Södra, kommenteras i anslutning till länsstyrelsen yttrande i avsnitt 4.4.

#### 4.12. Allmänheten

Drygt 50 synpunkter har kommit in från allmänheten. Synpunkterna har sammanfattats inom olika ämnesområden.

##### 4.12.1. Stationsalternativ

*Regional utveckling*

Det anses att den regionala aspekten av projektet bör lyftas fram mer, till exempel att Borås idag har dåliga järnvägsförbindelser och Ulricehamn har ingen järnväg alls. Den regionala utvecklingen måste beaktas och främjas, vilket anses ske genom förbättrade pendlingsmöjligheter i stråket. En synpunkt har kommit in om att det är viktigare att få en fungerande pendeltrafik mellan Borås och Göteborg med stationer i Bollebygd, Landvetter och Landvetter Södra jämfört med att spara några minuters restid mellan Göteborg och Stockholm.

*Borås*

Det har inkommit synpunkter om ett centralt stationsläge i Borås. Utan ett centralt stationsläge anses att järnvägen är förgäves för Boråsborna. Att korta restiden och att få folk att välja kollektivtrafik på järnväg istället för bil eller buss anses oerhört viktigt, dels för att stärka stråket Göteborg-Borås men även vid eventuell fortsatt utbyggnad mot Jönköping. Ytterligare en synpunkt är att de anslutande järnvägarna i Borås; Viskadalsbanan, Kust till kustbanan och Älvsborgsbanan ska vara inom samma station som den nya stambanan. Detta för att det ska vara bekvämt att byta tåg i Borås.

Andra synpunkter gällande Borås är att en tunnel inte ska byggas under staden utan att ett sydligt läge är att föredra. En tunnel innebär bland annat en mycket stor kostnad, hög miljöbelastning, en otrevlig resmiljö och en besvärligare situation för drift, räddningstjänst

och polis. Söder om Borås finns utrymme för en ny stadskärna att växa fram. Tillgängligheten till stationen för de södra kommunerna blir bättre då det finns möjlighet till billig pendlarparkering. Lokaltrafiken kan anpassas med till exempel elbussar eller spårvagnar som kopplas in mot Borås centrum.

#### *Bollebygd*

En synpunkt är att den lämpligaste platsen för en station i Bollebygd är i Kråktorps. Detta bland annat eftersom platsen ansluter till befintlig infrastruktur med en angoring till befintlig järnväg, marken i det föreslagna stationsläget är till största delen kommunägd, området är obebyggt med gott om utrymme för erforderliga parkeringsytor och det föreslagna stationsläget har god tillgänglighet.

#### *Mölnlycke*

För Mölnlycke har det inkommit flera synpunkter med olika förslag på stationsplaceringar. Ett förslag är att ha en station vid Mölnlycke företagspark, där även Öjersjö kan ta del av tåget som transportmedel. Ett annat förslag är att anlägga ett stopp norr om Solsten. Från Mölnlycke centrum föreslås bussar köra till och från denna hållplats. Även pendelparkering föreslås i anslutning till denna hållplats. En synpunkt är att Mölnlycke station är den naturliga placeringen för att stanna tåget på. Tidsförlusten att öka hastigheten öster om Mölnlycke i stället för öster om Mölndal (cirka 4 km med 100 km/h i stället för 250 km/h) motsvarar cirka 90 sekunder. Om banan överdäckas genom samhället enligt tidigare förslag anses att trafik kan ske utan allvarliga störningar. Vidare lyfts att liknande lösningar sannolikt är intressant för andra samhällen. Acceptabla transporttider kan uppnås genom att stanna vid vissa stationer med vissa tåg och på så sätt binda ihop mellanstora samhällen (såsom Mölnlycke) med Göteborg och Stockholm flera gånger per dag, men kanske inte många gånger per timme.

#### *Ulricehamn*

En synpunkt har inkommit om att vald lokaliseringskorridor inte ska hindra att en station i framtiden anläggs vid Ulricehamn vid den fortsatta utbyggnaden av stambanan mot Jönköping. Hela Sverige ska leva, inte bara storstäderna, och en regionförstoring förespråkas. Därmed önskas att det ska vara möjligt att pendla utan tågbyte mellan Ulricehamn, Borås, Landvetter, Jönköping och Göteborg och självklart utan att använda bil eller buss.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Flera synpunkter har inkommit på förslag på olika stationsorter. Till nästa samråd som kommer genomföras under hösten 2020 kommer olika alternativa stationslägen att redovisas för Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. De tre orterna är utpekade som nationellt viktiga stationsorter i det nya systemet med nya stambanor. Trafikverket och Västra Götalandsregionen har fört en dialog om eventuella ytterligare stationer där man gjort en bedömning både utifrån trafikerings- och resenärsperspektivet. Trafikverket gör bedömningen att de nyttor som uppstår med ytterligare stationer inte uppväger de nackdelar som det medför. Det kommer därför inte att planeras för några stationer i Mölnlycke, Landvetter Södra och Bollebygd. Ytterligare stationsorter kommenteras även i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

I lokaliseringsutredningen kommer olika stationsalternativ för Borås, liksom olika korridoralternativ mellan Göteborg-Borås, att utredas och bedömas. Olika möjliga utgångar österut ur Borås kommer också att redovisas.

Trafikverket genomför en åtgärdsvalsstudie i stråket Göteborg–Borås. Syftet med studien är att klargöra vilka åtgärder som krävs på Kust till kustbanan och väg 27/40 för att möta ytterligare transportbehov för både gods- och persontrafik. Studien bedrivs parallellt med lokaliseringen av den nya järnvägen.

#### 4.12.2. Förslag på järnvägsdragning

##### *Dragning längs befintlig väg/järnväg*

Det har kommit in flertalet synpunkter kring dragning av den nya stambanan. De allra flesta vill se en dragning längs väg 40 så långt det är möjligt. Det har även kommit in några synpunkter om att den nya stambanan bör dras längs befintlig järnväg så långt det går. Det anses att järnvägen ska samförläggas med befintlig infrastruktur för att minska negativ påverkan på natur, miljö, boendemiljö, landskapsbild samt av ekonomiska skäl.

##### *Nyttjande av befintlig järnväg*

Det har kommit in en synpunkt om att det redan finns en järnvägsdragning mellan Göteborg och Borås, inklusive ett möjligt stopp nära Landvetter flygplats. Där föreslås en billigare och snabbare lösning med en tågskytel som kan gå upp och ned till flygplatsen. Det har även kommit in ett par synpunkter om att nyttja den befintliga järnvägen söderut från Göteborg. En synpunkt från boende längs med den befintliga järnvägen är att det är viktigare att kapacitet på gamla stambanan och vägnätet frigörs, än att den nya stambanan byggs.

##### *Kålleröd österut*

Ett förslag som inkommit är att förlägga järnvägen österut från Kålleröd längs Östra Lindomevägen, söder om utredningsområdet. Detta anses resultera i en flack dragning som därmed blir billigare eftersom antalet tunnlar kan hållas nere samt att färre människor påverkas. Hastigheten kan vara hög, vilket gör att man tjänar in tid man förlorat på något längre sträcka. Genom detta kan Landvetter flygplats angöras på dess östra sida. Detta gör i sin tur att flygtrafik kan pågå normalt under järnvägsbyggnationen då man inte behöver dra järnvägen under flygplatsen för att placera stationen i närheten av terminalen. Genom att bygga en separat bana mellan Kålleröd och Göteborg och lägga all fjärrtrafik på denna anses att pendelbanan däremellan avlastas. Genom att välja denna sträckning avlastas befintlig järnvägslinje mellan Landvetter centrum och Göteborg, vilket innebär att pendeltåg kan fungera bättre.

##### *Ingen station i Mölndal*

Det har kommit in en synpunkt om att alternativen via Mölndal borde strykas. Detta utifrån att syftet med den nya järnvägen är att få snabbare tågresor, vilket är den resväg som tar kortast tid. Vidare har en synpunkt inkommit utifrån scenariot att den nya stambanan dras direkt österut från Göteborg utan att passera Mölndal. Det tar idag cirka 10 minuter med tåg mellan Mölndal och Göteborg. Om pendeltåget från Landvetter samhälle till Göteborg effektiviseras och dras med start vid flygplatsen samtidigt som Mölndals Övre öppnas som station igen finns semisnabbanslutning till flygplatsen från Mölndal. Om det riktiga snabbtåget tar en annan väg till flygplatsen finns möjlighet för Mölndalsborna att stiga på

snabbtåget mot Stockholm på Landvetter flygplats efter att ha tagit ett långsammare pendeltåg dit.

#### *Mölnlycke centrum*

En synpunkt som inkommit är att det är miljömässigt bättre att bygga den nya järnvägen på en sträckning genom Mölnlycke centrum istället för söder om Mölnlycke med anledning av att man då inte kommer att behöva ta ytterligare ny mark i anspråk.

#### *Borås-Ulricehamn-Jönköping*

Med en station söder om Borås kan den nya järnvägen gå parallellt med Kust till kustbanan till Jönköping, med möjlighet till en station söder om Ulricehamn.

#### *Göteborg-Mölndal-Landvetter flygplats*

Ett yttrande har inkommit som i huvudsak ger förslag på sträckning för etappen Göteborg-Mölndal-Landvetter flygplats. Förslaget utgår ifrån direktiven som avskriver prioriteringen av att ha stationer i Mölnlycke och Bollebygd. Det anses att järnvägen bör gå utanför de samhällen som inte får en station och inte genom dem.

#### *Tidigare beslutad korridor Härryda*

En synpunkt har inkommit om att järnvägen bör följa den redan tidigare bestämda korridoren genom Härryda kommun.

#### *Trafikverkets kommentar:*

I lokaliseringsutredningen kommer olika korridoralternativ mellan Göteborg-Borås att utredas och bedömas. Även alternativ utan station i Mölndal kommer att utredas.

### 4.12.3. Motverka barriärer

Flera synpunkter har kommit in om att den nya järnvägen inte får bli en barriär i landskapet, varken för människor, djur eller natur. Utifrån detta påpekas att järnvägen inte bör dras genom samhällen som inte får en station.

En plats som utpekats är skogsområdet mellan Långenäs och Nya Långenäs, där det idag inte finns några barriärer för vilt. Här efterfrågas en bansträckning placerad söder om Yxsjön för att sträckan genom oförstörd skogsmark, på väg mot Landvetter flygplats, ska bli så kort som möjligt. Även området söder om Landvettersjön pekas ut. För att nå den kommunala badplatsen "Frökens udde" idag måste den befintliga Kust till kustbanan korsas. Detta utgör redan idag en barriär för barn, hundägare och motionärer med flera. Den nya stambanan ska inte ytterligare bidra till barriäreffekt, därför föreslås en gångtunnel under den nya järnvägen.

Det har också kommit in en synpunkt om befintlig barriärverkan i Rävlanda. Här lyfts att det skapas stora problem vid den enda övergången över järnvägen som finns. Övergången regleras med bommar och där skapas köer flera gånger om dagen, vilket i sin tur skapar irritation och farliga situationer.

*Trafikverkets kommentar:*

Inkomna synpunkter om barriärer i landskapet tas med i fortsatt arbete med landskapskaraktärsanalys, social konsekvensanalys och miljöbedömning.

#### 4.12.4. Rekreation och friluftsliv

Ett område som lyfts upp som viktigt för dess natur, för rekreation och friluftsliv i Borås är Kransmossen, ett av Borås större friluftsområden med löparspår, skidspår, vandringsleder, stigar, fotbollsplaner, pulkabacke med mera.

I Härryda kommun lyfts flera områden fram som viktiga för rekreation och friluftsliv, såsom området kring Vällsjön, området kring Landvettersjön, området mellan Långenäs och Nya Långenäs ner mot Yxsjön, området mellan Porfyrvägen/Skiffervägen och söderut mot Finnsjön, området mellan Björred och flygplatsen samt området vid Rammsjön i Rävlanda. Området mellan Finnsjön, Lahallsvägen och Ötjärn är ett mycket välbesökt område för boende och skolor. Tillgång till Bohusleden, löparspår vid Pixbo herrgård och badsjön Vällsjön och Rådasjön är viktig för närboende. Platsen mellan Tulebo och Hårssjön utgörs av relativt stora, sammanhängande naturområden med orörd mark.

Synpunkter har kommit in om vikten av att lägga stambanan i redan ljudförorenade områden. Flera synpunkter har kommit in om områden som idag är tysta, där lugnet och tystnaden går förlorad om den nya stambanan dras där. Särskilt utpekade platser är området mellan södra Mölnlycke och Finnsjön, skogspartiet mellan Långenäs och Nya Långenäs samt Enerbacken i Mölndal.

*Trafikverkets kommentar:*

Inkomna synpunkter kopplade till rekreation och friluftsliv tas med i fortsatt arbete med landskapskaraktärsanalys, social konsekvensanalys och miljöbedömning.

#### 4.12.5. Störningar och hälsa

Några synpunkter har inkommit kring farhågor om störningar från buller och vibrationer, med risk för negativ påverkan på människors hälsa och välmående som följd. Några platser som utpekats särskilt är Enerbacken, Ekenkullen, Kvarnbyvallen samt miljön runt Kvarnbyn.

Det har kommit in en synpunkt med en önskan om att det inte byggs en tunnel under befintliga bostäder i östra Mölnlycke. Boende påverkas här redan idag av buller från väg och flygtrafik samt godstrafik på Kust till kustbanan. Det finns en oro kring att det nya huvudspåret för järnvägen byggs i tunnel söder om Mölnlycke centrum och att en bibana byggs från huvudbanan till Mölnlycke station, vilken kan orsaka ytterligare bullerstörningar. Vidare önskas att buller vid befintliga bostäder begränsas, förslagsvis genom att tunnelmynningar placeras så långt bort från befintliga bostäder som möjligt och att eventuell tunnel anläggs så djupt som möjligt.

En synpunkt har kommit in om att de som bor längs med järnvägen inte har någon direkt nytta av att se tåg passera i hög fart. Därför efterfrågas en placering av den nya stambanan där den stör minst.

*Trafikverkets kommentar:*

Inkomna synpunkter om störningar och hälsa tas med i fortsatt arbete med miljöbedömning.

#### 4.12.6. Förutsättningar

*Inventeringar*

En inventering av träden i den smala zonen av natur söder om Mölndals bro efterfrågas, liksom en åtgärdsplan för vad som kan göras för att skydda dem, anpassa spårläget efter dem och i de fall träd måste avverkas, kompensera det gröna värdet som går förlorat. Även inventeringar för vattenområdet Kålleredsbäcken och de öppna jordbrukslandskapen i Sandbäck efterfrågas.

*Naturreservat Rambo mosse - förutsättningar*

En synpunkt om att länsstyrelsen i Västra Götalands län har som förslag att bilda ett naturreservat i Hårssjön-Rambo mosse har kommit in. Det är alltså inte något som länsstyrelsen bara utreder som det står i utredningen. Genom reservatsbildning vill man bevara obruten natur i våtmarksområdet vid Rambo mosse och en för regionen ovanlig sjötyp med för regionen ovanligt höga ornitologiska värden. Det anses mycket olyckligt om Trafikverkets utredning försvårade, eller omöjliggjorde, det långt framskridna förslaget på att bilda naturreservatet Hårssjön-Rambo mosse.

*Värna inhemskt jordbruk*

En synpunkt har inkommit av vikten av att värna Storåns dalgång i samhällsplaneringen. Man lyfter att delar av dalgången är av riksintresse för natur- och kulturmiljövården och omfattas av art- och habitatdirektivet enligt Natura 2000. Dalgången beskrivs som en livgivande pulsåder med sitt rika odlingslandskap och betesmarker. Man bedömer att Sverige inte kan förlita sig på att all mat går att importera. Sverige behöver därför värna om den jordbruksmark som redan är uppodlad och välkött då vi i större utsträckning behöver vårt inhemska jordbruk.

*Kulturmiljö och fornlämningar*

De vackra gamla gårdarna i Hestra påtalas. Även miljön runt Kvarnbyn, som är av kulturhistoriskt riksintresse anses påverkas negativt av en breddad järnväg, liksom miljön runt fornminnena på Ekenkullen.

*Närhet till vägtransport*

Lokalisering söder om Yxsjön är en produktionsteknisk förutsättning, tack vare närhet till statlig väg 550 för masstransporter.

*Hindås tätort*

En fråga har inkommit om varför Trafikverket inte anger Hindås som tätort i samrådsunderlaget. Tittar man förutsättningslöst på kartan ser det ut som att en dragning i norra delen av området skulle beröra färre bostäder än i den södra. Markerar man Hindås som tätort blir det en helt annan bild. Om det redan nu inte är aktuellt, bör man minska markeringen för det berörda området.

*Underlagskartan*

Kartan som hänvisas till saknar nybyggda områden.



### *Hastighet på banan*

En synpunkt har inkommit om att 350 km/h visserligen sparar lite restid jämfört med 250 km/h men att det är ett dåligt alternativ både kostnadsmässigt och ur miljösynpunkt. Ytterligare en nackdel är stora säkerhetsavstånd mellan tågen. Inom EU är det en ytterst liten del tåg som kör fortare än 250 km/h och de går sällan i de hastigheter som utlovas. Höghastighetståg 250 km/h är en bra hastighet för hela svenska stambanan. Samma hastighet för samtliga tåg i stambanan möjliggör täta turer i ett jämt flöde och därmed högsta kapacitet. Allt blir billigare i installation, anskaffning av fordon, drift och underhåll.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Inkomna synpunkter rörande träd- och vatteninventeringar, naturreservat, jordbruksmark, kulturmiljö, fornlämningar, transportvägar samt kartmaterial tas med i det fortsatta arbetet och kommer att förtydligas till nästa samråd.

Sträckan mellan Göteborg och Borås planeras för en hastighet på 250 km/h. Hastigheten 250 km/h innebär att fixerat spår inte behöver byggas, vilket minskar investeringskostnaderna. Utifrån förutsättningar i geografin och stationsorter längs sträckan skulle det inte heller innebära så stora tidsbesparingar om sträckan mellan Göteborg och Borås dimensionerades för 320 km/h.

## 4.12.7. Konsekvenser

### *Enskilt vatten och avlopp*

Det anses att oförändrad tillgång till bra vatten bara är en av anledningarna till att järnvägsanläggningen inte får påverka grundvattnets nivåer eller kvalitet. En plats som utpekats särskilt är de privata bostäderna i Långnäs.

### *Fastighetsvärden*

Det uttrycks en oro att fastigheter kommer tappa i värde om den nya stambanan dras i närheten av ens fastighet/er.

### *Beskrivning av konsekvenser*

Det har kommit in en synpunkt om vikten av att i utredningen redovisa alla viktiga konsekvenser under såväl byggskedet som drift- och underhållsskedet. Här betonas särskilt sättningar, rasrisk, buller och stomljud samt läge för arbets- och underhållstunnlar som viktigt att beskriva och ta hänsyn till.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Inkomna synpunkter rörande vatten och avlopp, fastighetsvärden och beskrivning av konsekvenser kommer att förtydligas till nästa samråd. En del i det fortsatta arbetet med järnvägsplan, när korridor är vald, är att försöka minska järnvägens påverkan på sin omgivning. I järnvägsplanen kommer det också att beskrivas hur den nya järnvägen påverkar sin omgivning. Konsekvenserna av byggandet av järnvägen kommer även att redovisas i MKB.

#### 4.12.8. Övriga synpunkter

##### *Tidigare arbete*

En synpunkt har inkommit om att det rent ekonomiskt borde finnas mer att hämta ur det arbete som redan är gjort, eftersom processen var långt gången när den avbröts.

##### *Otydligt projekt*

En synpunkt har inkommit om att hela projektet är oerhört illa skött från början med mycket stor otydlighet och velande när det gäller att fatta beslut. Detta menar man har skapat en nästan omöjlig situation för kommunernas planering.

##### *Personliga möten*

Det uttrycks en förhoppning om att man i höst kan träffas för samråd då det alltid är bättre med personliga möten.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Formellt tillhör tidigare utredningsmaterial de tidigare utredningarna. Resultatet av tidigare utredningar är dock ett viktigt kunskapsunderlag som går att dra nytta av i det fortsatta arbetet. Försättningsvis kommer mer av det gamla materialet att användas än vad som framkommer i det första samrådet.

Trafikverket strävar efter att göra så bra samråd som möjligt, både med digitalt material och med fysiska samråd. Trafikverket hoppas kunna genomföra fysiska samråd till hösten 2020. Beroende på gällande omständigheter kring covid-19 epidemin kan även det andra samrådet behöva hållas helt digitalt. Det går dock alltid att ringa Trafikverket för att få personlig kontakt.

#### 4.12.9. Frågor från allmänheten

Projektet har kontinuerligt tagit emot och svarat på frågor från allmänheten och verksamheter. Frågorna har handlat om hur processen för lokaliseringsutredningen ser ut, om de inplanerade fysiska mötena fortfarande ska hållas utifrån omständigheterna med covid-19 samt när de digitala samråden äger rum. Det har även kommit in en del frågor om interaktiva samrådskartan och hur synpunkter ska lämnas.

Några frågor har handlat om dragning av järnvägen samt hur långa tunnlar ett centralt stationsläge i marknivå i Borås kräver. Från några som berördes av tidigare planering har frågor inkommit om vad som händer i projektet. Det har även ställts frågor om fastighet/-er man äger eller är spekulant på riskerar att påverkas av järnvägen. Vidare uttrycks en oro kring hur räddningstjänst och polis ska ta sig fram när den nya järnvägen är klar samt hur Trafikverket kommer att hantera buller. I arbetet med lokaliseringsutredning och MKB har inkomna synpunkter från samråd hanterats och utgjort underlag i arbetet. Miljöfrågor som till exempel buller har fördjupats i MKB. Lokaliseringsutredningen utgör underlag för val av korridor. I det fortsatta arbetet med järnvägsplan kommer arbetet att fördjupas så att en sträckning av järnvägen kan lokaliseras inom den valda korridoren. I lokaliseringsutredningen är fokus på allmänna intressen. I den kommande järnvägsplanen blir det ett ökat fokus på enskilda intressen, bland annat kallas berörda fastighetsägare till fortsatta samråd.

## 5. Samråd hösten 2020

Samrådstillfället under hösten 2020 omfattade lokaliseringsutredningen med MKB (samrådshandling för val av alternativ). Under perioden 14 september – 6 november 2020 presenterades samrådshandlingen som bestod av följande handlingar:

- Lokaliseringsutredning samrådshandling daterad 2020-09-09
- Miljökonsekvensbeskrivning samrådshandling daterad 2020-09-09
- Kulturarvsanalys, bilaga till miljökonsekvensbeskrivning daterad 2020-09-09
- Landskapskaraktärsanalys samrådshandling daterad 2020-09-09

Följande handlingar fanns också tillgängliga:

- Samrådsredogörelsen från samrådet våren 2020 daterad 2020-06-25
- Planlägningsbeskrivning daterad 2020-08-31

Lokaliseringsutredningen innehöll förslag på möjliga korridorer och stationslägen för den nya järnvägen och alternativ som föreslogs väljas bort. Samrådet syftade även till att skapa en dialog om hur lokaliseringsalternativen kan tillgodose ändamål och projektmål. MKB:n innehöll förutsättningar i utredningsområdet samt avgränsning och metod. Som bilaga till MKB fanns en Kulturarvsanalys. Även en Landskapskaraktärsanalys som gav en helhetsbild av landskapet ingick i samrådshandlingen.

Under denna tid kunde kommuner, länsstyrelser, regioner, myndigheter, organisationer och allmänheten lämna synpunkter på föreslagna korridorer och stationslägen samt komplettera de beskrivna förutsättningarna inom utredningsområdet. På grund av coronapandemin hölls även samrådet hösten 2020 helt digitalt.



Figur 11. Översiktlig planering av fasen lokaliseringsutredning med MKB (samrådshandling för val av alternativ) med tre större samrådstillfällen. Samrådstillfällena illustreras med ett öra. Samrådstillfället som ägde rum hösten 2020 är inringat i rött.

## 5.1. Samrådsrets

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har fattat beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samrådsretsen ska därmed utökas för samråd om lokaliseringsutredningen. Samråd ska då även ske med statliga myndigheter, allmänhet och organisationer som kan antas bli berörda i enlighet med 2§ lagen om byggande av järnväg.

Samrådsretsen har i detta skede av projektet identifierats utifrån en intressentanalys och kompletterats med de som yttrat sig under samrådet våren 2020. Samrådsretsen stämades även av med även med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och med berörda kommuner innan utskick till samrådet hösten 2020.

Projektets samrådsrets vid samråd för val av lokaliseringalternativ utgörs av:

Tabell 3. Samrådsrets för samråd hösten 2020.

|                                                                    |                                                          |
|--------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|
| <b>Berörd länsstyrelse</b>                                         | Naturvårdsverket                                         |
| Länsstyrelsen i Västra Götalands län                               | Polisen                                                  |
|                                                                    | Post- och telestyrelsen                                  |
| <b>Berörda kommuner</b>                                            | Riksantikvarieämbetet                                    |
| Bollebygds kommun                                                  | Skogsstyrelsen                                           |
| Borås Stad                                                         | Socialstyrelsen                                          |
| Göteborgs Stad                                                     | Statens Geotekniska Institut (SGI)                       |
| Härryda kommun                                                     | Statens fastighetsverk                                   |
| Marks kommun                                                       | Strålsäkerhetsmyndigheten                                |
| Mölnåls stad                                                       | Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)                   |
|                                                                    | Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI) |
| <b>Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund</b> | Transportstyrelsen                                       |
| Västra Götalandsregionen                                           | <b>Näringsliv och näringslivsorganisationer</b>          |
| Göteborgsregionens kommunalförbund                                 |                                                          |
| Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund                            |                                                          |
| Räddningstjänsten Storgöteborg                                     |                                                          |
| Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund                             |                                                          |
|                                                                    |                                                          |
| <b>Övriga berörda myndigheter</b>                                  | Branschföreningen Tågoperatörerna                        |
| Arbetsmiljöverket                                                  | Business Region Borås                                    |
| Bergsstaten                                                        | Business Region Göteborg                                 |
| Boverket                                                           | Företagarna Borås                                        |
| Elsäkerhetsverket                                                  | Näringslivets Transportråd                               |
| Energimyndigheten                                                  | Svenskt Näringsliv                                       |
| Fortifikationsverket                                               | Sveriges Åkeriföretag                                    |
| Försvarsmakten                                                     | Viared Företagsförening                                  |
| Havs- och vattenmyndigheten                                        | Västsvenska Handelskammaren                              |
| Jordbruksverket                                                    |                                                          |
| Kammarkollegiet                                                    | <b>Ledningsägare</b>                                     |
| Kemikalieinspektionen                                              | Borås Energi och Miljö                                   |
| Lantmäteriet                                                       | Borås Elnät AB                                           |
| Livsmedelsverket                                                   | Gryaab                                                   |
| Luftfartsverket                                                    | Göteborg Energi                                          |
| Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)                  | Härryda Energi                                           |
|                                                                    | Kretslopp och vatten (Göteborgs Stad)                    |
|                                                                    | Mölnåls Energi                                           |

Tabell 4. Samrådsrets för samråd hösten 2020, fortsättning.

| <b>Ledningsägare</b>                                     | <b>Naturskyddsföreningen</b>                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Sandhults-Sandareds Elektriska Ekonomiska förening       | Mölnåls Naturskyddsförening                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Skanova                                                  | Naturskyddsföreningen i Borås                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Svenska Kraftnät                                         | Naturskyddsföreningen i Göteborg                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Swedegas                                                 | Naturskyddsföreningen i Härryda                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Vattenfall                                               | Naturskyddsföreningen i Mark                                                                                                                                                                                                                                                                      |
|                                                          | <b>Vattenvårdsförbund</b>                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| <b>Organisationer och föreningar</b>                     | Kungsbackaåns vattenvårdsförbund och vattenråd                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Akademiplatsen AB                                        | Lygnerns vattenråd                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Borås City                                               | Mölnålsåns vattenråd                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Borås Flygplatsförening                                  | Säveåns vattenråd                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Borås TME                                                | Viskans vattenråd                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| Botaniska föreningen i Göteborg                          | Ätråns vattenråd                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Fastighetsägarna Borås                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Funktionsrätt Västra Götaland                            |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Föreningen Mölnåls Kvarnby                               | <b>Övriga</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Högskolan i Borås                                        | Fastighets AB Forsåker, Ikano Bostad                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Järnvägsfrämjandet                                       | Handelskammaren i Jönköpings län                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Knallelandsgruppen                                       | Kristdemokraterna Mölnåls                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Lantbrukarnas riksförbund (LRF)                          | Landvetter Södra Utveckling AB (LSUAB)                                                                                                                                                                                                                                                            |
| Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) | Länsstyrelsen Jönköping                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Sportfiskarna                                            | Miljöpartiet de gröna i Härryda                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Svensk Cykling                                           | Mölnåls Fastighets AB                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Svenska Jägareförbundet                                  | Region Halland                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Sveriges Jordägareförbund                                | Region Jönköpings län                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Västsvenska Entomologklubben                             | Ulricehamns kommun                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Västergötlands Botaniska förening                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|                                                          | <b>Enskilda som särskilt berörs</b>                                                                                                                                                                                                                                                               |
| <b>Fiskevårdsområdesföreningar</b>                       | För lokaliseringstuderingen för ny järnväg Göteborg-Borås är det, på grund av utredningsområdets storlek, inte möjligt att vid samråd om samrådsunderlag identifiera vilka enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Samrådet med enskilda anses därför innefattas i samrådet med allmänheten. |
| Borås-Öresjö FVOF                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Bosjöns FVOF                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Gesebolssjöns FVOF                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Ingsjöarna & Oxsjöns FVO                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Mölnålsåns FVOF, västra sektionen                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Sandsjön-Buasjöns FVOF                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Storån övre FVOF                                         | <b>Allmänheten</b>                                                                                                                                                                                                                                                                                |
| Surtans övre FVOF                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Viaredssjöns FVOF                                        |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Västra Nedsjöns FVOF                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Östra Nedsjöns FVOF                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| <b>Fågelföreningar</b>                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Göteborgs Ornitologiska Förening                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Marks Fågelklubb                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Sveriges Ornitologiska Förening                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Västergötlands Ornitologiska Förening                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

## 5.2. Inbjudan till samråd

Inbjudan till samrådet hösten 2020 har annonserats i lokalpressen (se Figur 12), på projektets webbsida, i sociala medier och i det digitala nyhetsbrevet Nytt från projekt Göteborg-Borås. Nyhetsbrevet kommer ut några gånger per år och är en prenumerant-tjänst som alla kan anmäla sig till på projektets webbsida.

Även informationsblad i pappersformat om utredningen, projekt Göteborg-Borås har delats ut till samtliga brevlådor inom utredningsområdet, både till boende och företag (se Figur 13). I dessa har Trafikverket informerat om läget i hur man kan lämna synpunkter och tidplan. Både nyhetsbrevet och informationsbladen finns även tillgängliga på projektets webbsida.

**INBJUDAN TILL SAMRÅD - ALTERNATIVA LOKALISERINGAR**

**Göteborg-Borås, en del av nya stambanor**

Vi planerar en dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås via Landvetter flygplats. Den nya järnvägen skapar möjlighet för snabbare tågresor, snidigare arbetspendling och ökad tillgänglighet till och från flygplatsen.

Nu finns möjlighet att lämna synpunkter på våra förslag på korridorer och stationslägen för den nya järnvägen och på alternativ som vi utrett men som vi föreslår väljs bort. Vi vill också ha synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning. Dina synpunkter hjälper oss i vårt fortsatta arbete med lokaliseringsutredningen.

Samrådet genomförs helt digitalt för att motverka spridning av covid-19. Det innebär att vi inte kommer ha fysiska allmänna samrådsmöten.

**Plats för handlingar:** trafikverket.se/goteborg-boras På projektets webbsida hittar du lokaliserings-utredning, miljökonsekvensbeskrivning och landskapsarkitektrörelse. Där kan du också hitta presentationer, samma som vi skulle hållit vid ett fysiskt möte.

**Synpunkter:** Du kan lämna synpunkter under perioden 14 september till 6 november 2020. Lämna dina synpunkter på projektets webbplats trafikverket.se/goteborg-boras via den interaktiva karta. Det går även bra att skriva brev till Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge. Om du lämnar din synpunkt via brev ska du ange ärendenummer TRV 2019/1823.

**Mer information:** Mikael Wollmar, ansvarig för fastighetsfrågor och avtal, 010-123 49 04 trafikverket.se/goteborg-boras

Trafikverket ansvarar för statliga vägar och järnvägar samt långsiktig planering av det samtidiga transportsystemet.

**Trafikverket planerar för en ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Nu har vi tagit fram förslag på möjliga korridorer och stationslägen.**

Samrådet pågår 14 september-6 november

Nu finns möjlighet att lämna synpunkter på våra förslag på möjliga korridorer och stationslägen för den nya järnvägen och på alternativ som vi utrett men som vi föreslår väljs bort. Vi vill också ha synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning. Dina synpunkter hjälper oss i vårt fortsatta arbete med lokaliseringsutredningen.

Samrådet genomförs helt digitalt för att motverka spridning av covid-19. Det innebär att vi inte kommer ha fysiska allmänna samrådsmöten.

Du kan lämna synpunkter i vår interaktiva karta på vår webbsida trafikverket.se/goteborg-boras

**Varmt välkommen att lämna dina synpunkter!**

www.trafikverket.se/goteborg-boras

Figur 12. Inbjudan till samrådet hösten 2020 samt Affisch med information om samrådet som sattes upp i berörda kommuner.

Trafikverket informerade även via berörda kommuners kommunikatörer och affischer sattes upp på kommunhusen (se Figur 12).

Från och med 29 mars 2020 får allmänna sammankomster och offentliga tillställningar anordnas med max 50 deltagare för att motverka spridningen av coronaviruset. På grund av rådande omständigheter ställdes de fysiska samråden in även för hösten 2020 och samrådet genomfördes helt digitalt, likt samrådet våren 2020.

**GÖTEBORG-BORÅS, en del av nya stambanor**

**Dags för samråd igen**

**Lämna synpunkter**

**TIDPLAN I KORTHET**

**Vi planerar att öppna upp den nya järnvägen.**

**Flygplatsen i framtiden**

**DACTA NY ÅRSBOK**

Figur 13. Informationsblad från september 2020. Bladet informerar om det kommande samrådet under hösten 2020 hur man kan lämna synpunkter, tidplanen i korthet och en intervju med chefen för verksamhetsutvecklingen på Swedavia.

### 5.3. Digitalt samråd

Ambitionen att hålla allmänheten och intressenter uppdaterade och välinformerade är hög och det har under utredningens gång funnits flera kanaler för information. Projektet använde följande digitala verktyg i samrådet under hösten 2020:

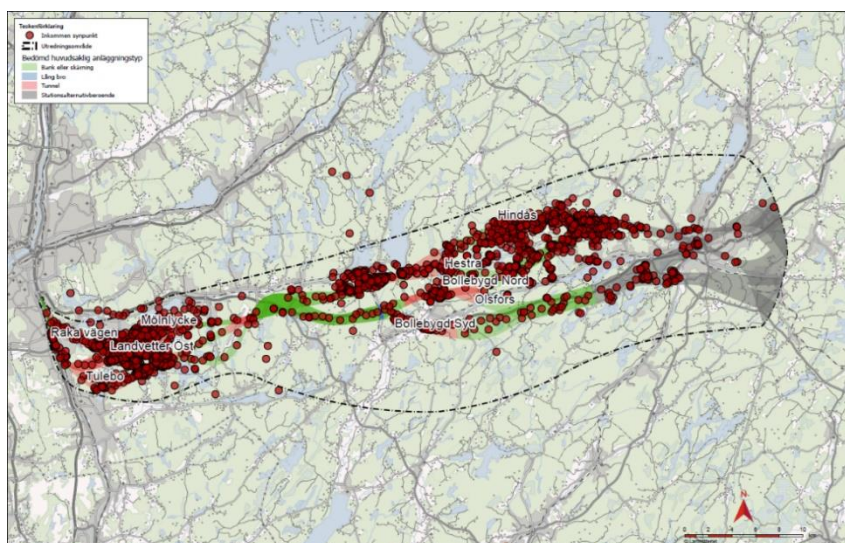
- Interaktiv karta
- Digital presentation
- Projektsidan
- Digital tillgänglighet

I efterföljande stycken ges en beskrivning av respektive digitalt verktyg.

#### *Interaktiv karta*

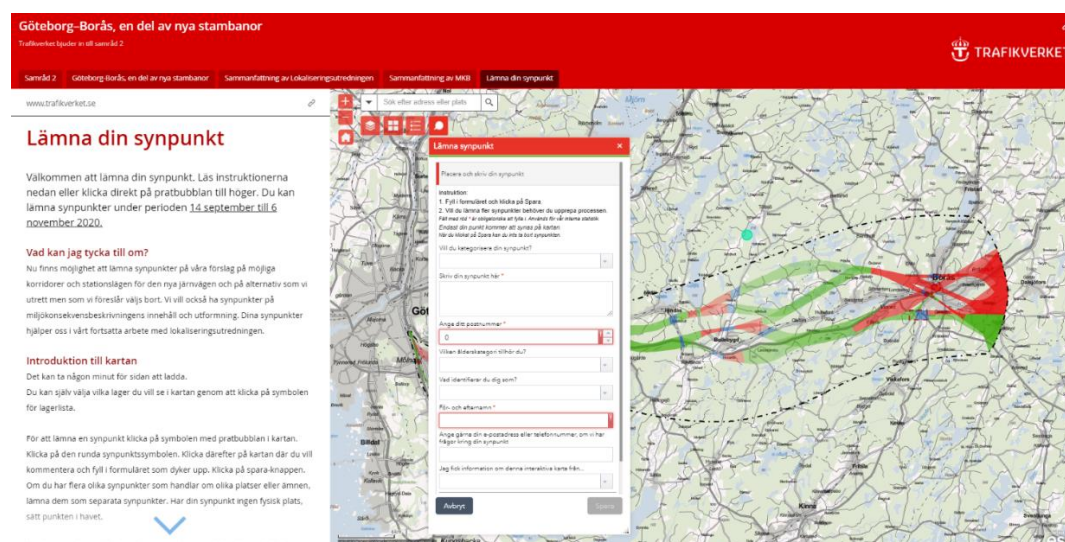
För att nå ut till berörda målgrupper utan att träffas fysiskt uppdaterades den interaktiva kartan som använts under samrådet våren 2020. Kartan hjälpte till att på ett överskådligt sätt ge information om aktuellt skede för projektet, förutsättningar i området samt presentera kvarstående stations- och korridoralternativ. Den möjliggjorde även för allmänheten att lämna synpunkter direkt i kartan. Kartan fanns att nå på projektets webbsida och gick att öppna på en dator, men även i mobiltelefon och surfplatta.

Den interaktiva kartan hade fem huvudflikar. Under *Inbjudan till samråd* presenterades vilket skede projektet befann sig i och vilka skeden som följer. Under *Göteborg-Borås, en del av nya stambanor* följde en beskrivning av hela projekt Göteborg-Borås. Under *Sammanfattning av Lokaliseringsutredningen* presenterades en sammanfattning av de alternativ avseende stationer och korridorer som kvarstod. Under *Sammanfattning av MKB:n* presenterades en sammanfattning av MKB:n. Under sista fliken *Lämna din synpunkt* kunde synpunkter lämnas direkt i kartan (se Figur 14).



Figur 14. Utdrag ur den interaktiva samrådkartan från samrådet hösten 2020. Här är fliken "Lämna din synpunkt" markerad. På kartan syns de föreslagna korridorerna som kvarstår i lokaliseringsutredningen med bedömd huvudsaklig anläggningstyp.

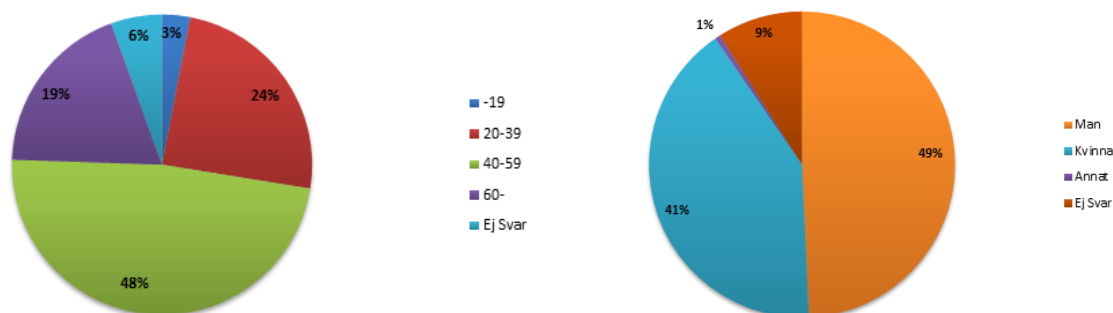




Figur 15. Utdrag ur den interaktiva kartan. Här syns hela utredningsområdet markerat med svart, streckad linje. Inkomna synpunkter syns som röda punkter i kartan. I bilden syns även föreslagna korridorer med bedömd huvudsaklig anläggningstyp.

Den interaktiva kartan har under samrådsperioden hösten 2020 varit välbesökt med över 33 000 visningar på första sidan. I kartan har det lämnats 2 900 synpunkter. Dessa synpunkter är inte alla unika synpunktslämnare då flera synpunkter har lämnats av samma person samt att vissa synpunkter lämnats och undertecknats av en större grupp. Flest inkomna synpunkter har lämnats av invånare i Härryda kommun, framför allt i trakterna kring Mölnlycke och Hindås. Även kring områdena i de norra korridorerna genom Bollebygds kommun och Borås Stad har många synpunkter inkommit, se Figur 15.

Bland synpunktslämnarna har könsfördelningen varit nästan jämn. Rörande åldersfördelningen har personer mellan 40–59 år lämnat flest synpunkter och personer under 19 år har lämnat minst antal synpunkter.

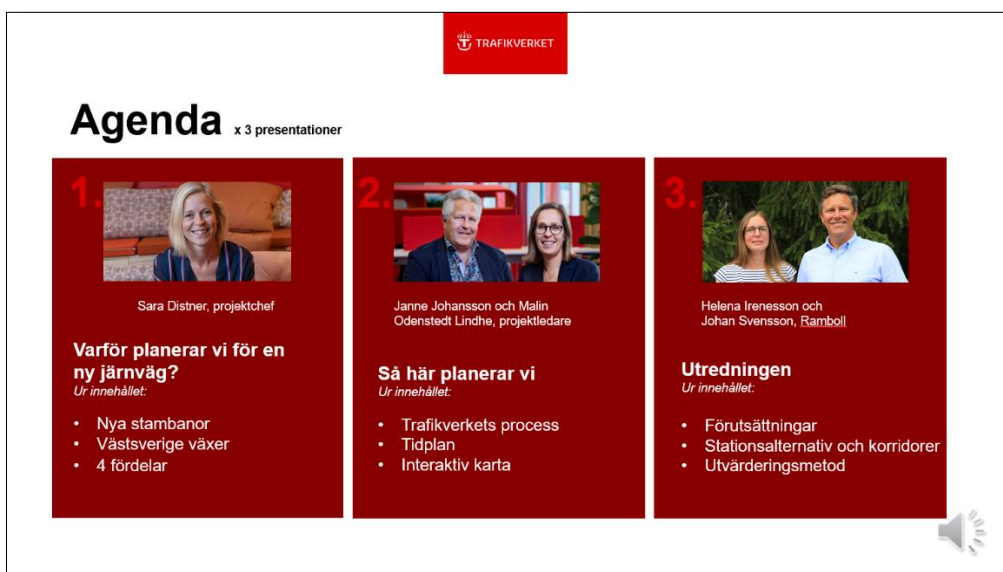


Figur 16. Cirkeldiagrammet till vänster visar åldersfördelningen och diagrammet till höger visar könsfördelningen bland synpunktslämnarna.



### Digital presentation

Inspelade samrådspresentationer fanns tillgängliga på Youtube. Presentationerna var indelade i tre delar *Varför planerar vi för en ny järnväg*, *Så här planerar vi* och *Utredningen*.



Figur 17. Agenda till de inspelade presentationerna som fanns tillgängliga på Youtube under hela samrådsperioden.

### Projektsidan

På projektets webbsida [www.trafikverket.se/goteborg-boras](http://www.trafikverket.se/goteborg-boras) finns information som kontinuerligt uppdateras om hela projekt Göteborg–Borås. Här publiceras också aktuella dokument för det skede projektet befinner sig i, se redovisade handlingar i inledningen av kapitel 5. Samråd hösten 2020. Under denna tid fanns också svar på vanliga frågor tydligt publicerade på första sidan under rubriken *Frågor och svar*.

För att säkerställa att information om projektets webbsida nått allmänheten har statistik bland annat förts över besöksantal på sidan. Under samrådet hösten 2020 har cirka 13 600 unika besökare klickat in på projektets webbsida. I särklass flest unika besök skedde den 15 september 2020 när projektets informationsblad landade i brevlådan hos närboende, i kombination med motsvarande inlägg i sociala medier. De digitala presentationerna kom vardera upp i flera hundra visningar under samrådet.

### Digital tillgänglighet

Medarbetare i projektorganisationen strävade efter att finnas än mer tillgängliga under samrådsperioden, via kontaktformulär på webben, telefon och sociala medier. På projekt Göteborg-Borås Instagram- och Twitterkonton *@goteborg\_boras* berättade Trafikverket om den nya järnvägen mellan Västsveriges största städer i både ord och bild.

#### *Introduktion till sammanfattade yttranden*

Trafikverket har sammanfattat alla yttranden och synpunkter som kommit under samrådet hösten 2020. I kommande avsnitt redovisas sammanfattningarna och Trafikverkets kommentarer. I de inledande yttrandenas kommentarer ges utförliga svar till vilka sedan hänvisningar görs i frågeställningar och synpunkter som återkommer i flera yttranden.

Inför samrådet våren 2021 har lokaliseringsutredning och MKB kompletterats med utförliga konsekvensbeskrivningar samt förslag till rangordning av de studerade alternativen, vilket ger svar på många av de frågor som framkom under samrådet hösten 2020. Trafikverkets bedömningar, avväganden och motiv för rangordning av alternativ framgår av dessa dokument.

För ökad läsbarhet har redovisningen av flera längre yttranden samt synpunkterna delats in med flera underrubriker.

### 5.4. Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:619.

#### Metod- och bortvalsrelaterade synpunkter

Länsstyrelsen påpekar att Trafikverket i aktuella handlingar har gjort val och bortval bland korridorer och stationslägen. Metoden som använts har varit en hållbarhetsbedömning vilket anses vara ett bra angreppssätt när det finns flera möjliga alternativ. Men länsstyrelsen menar att samrådshandlingen inte är riktigt tydlig i redovisningen av alternativen. Bortval har skett i flera steg och aspekterna har inte belysts i den omfattning som krävs för att alternativen ska vara jämförbara. Länsstyrelsen har förståelse för flera av bortvalen men efterfrågar en mer utförlig och överskådlig redovisning av resonemangen kring för- och nackdelar som har påverkat valen. Landskapskaraktärsanalysen är ett väl utfört underlag som tydligare behöver avspeglas vid val och bortval av korridorer. Kostnad och tillgänglighet är två aspekter som belysts i beskrivningarna av bortvalda alternativ, vilket tolkas som att de vägt tungt i avvägningarna. Påverkan på kulturmiljöaspekter redovisas inte genomgående. Även flera av synpunkterna från beslutet om betydande miljöpåverkan har inte hunnit arbetas in i handlingen, vilket bör följas upp. Sammantaget anser länsstyrelsen att Trafikverket i beskrivningarna av både valda och bortvalda alternativ bör vara mycket mer konsekvent i vilka aspekter som tas upp så att alternativen blir jämförbara.

MKB:n ska enligt Lag (1995:1649) om byggande av järnväg uppfylla reglerna i miljöbalken (MB). Länsstyrelsen påpekar att rubriken icke-teknisk sammanfattning saknas i MKB, vilket krävs för uppfyllande av lagen.

MKB bör synliggöra kopplingen mellan aktuellt projekt och andra pågående järnvägsprojekt i regionen och kumulativa effekter av detta, exempelvis uppställningsspår vid Pilekrogen och Åtgärdsvalsstudie (ÅVS) Kust till kustbanan. Det är också viktigt att det framgår eventuell påverkan på spår för godstrafik som i förlängningen kan påverka riskområdet kring dem.

Hur effekter på befolkning och hälsa i MBK ska tolkas hänvisar Länsstyrelsen helt till Naturvårdsverkets vägledning i frågan. Länsstyrelsen anser att störningar, exempelvis buller, från järnvägen ska redovisas i ett överskådligt kartmaterial. Detta för att ge en så tydlig bild av miljöeffekterna som möjligt och för att boende i området ska förstå om de kan antas vara berörda eller inte.

I handlingen nämns att anläggningen i vissa delar måste översvämningsskyddas, vilket kan få påverkan på översvämningssituationer både upp- och nedströms anläggningen. Det är viktigt att detta ingår i utredningar framöver liksom att översvämningssituationer för hela järnvägen behöver bevakas, då anläggningen även utan översvämningsskydd är en barriär i landskapet som kan orsaka översvämningssituationer. Ur ett övergripande perspektiv har Mölndals station identifierats som en plats där stabilitets- och översvämningssituationer behöver hanteras. Länsstyrelsen vill framhålla att frågan kan bli aktuell för fler stationer och behöver hanteras.

Under samråd 1 påtalades att kulturmiljöstrategi (TRV 2017/65896) inte tydliggjorts i handlingarna. Länsstyrelsen kan fortfarande inte uppfatta hur Trafikverket beaktar strategin. Inför nästa skede i planeringsprocessen behöver kända kulturmiljöer redovisas på ett sätt som medger att lokaliseringalternativen går att jämföra ur ett kulturmiljöperspektiv. Områden för ytterligare inventering behöver identifieras och redovisas inom ramen för aktuell MKB. En löpande dialog behöver hållas med länsstyrelsen i frågan.

#### Korridor- och stationsrelaterade synpunkter

Länsstyrelsen påpekar att korridorerna Raka vägen och Mölnlycke kommer att beröra vattentäkterna Rådasjön och Finnsjön. Med tanke på påverkan i aktuella vattenförekomster önskas en tydligare motivering till hur korridoralternativen uppfyller projekt målet för hållbart nyttjande av yt- och grundvattenförekomster. För korridorerna som går via en station i Mölndal kan passagen av Kålleredsbäcken medföra problem, framför allt i byggskedet. Det finns också risk för negativa effekter på lek- och uppväxtområde för lax i Mölndalsån. Båda vattendragen har mycket höga naturvärden och är belägna i en redan exploaterad och påverkad miljö varför intrång bör undvikas, under både bygg- och driftsskede. Länsstyrelsen är positiv till att Trafikverket eftersträvar att vattnets ekologiska status kan förbättras i det fortsatta arbetet. Hänsyn behöver tas till andra projekt och planer i närområdet som kan påverka vattendragen, till exempel uppställningsspår i Pilekrogen. Den kumulativa påverkan på vattendragen avseende miljö kvalitetsnormer (MKN) behöver beaktas i val av korridorer och stationer.

I utredningen används resultat från utförda fältinventeringarna för fortsatta objektiva jämförelser av korridorernas relativa påverkan på värdefulla naturmiljöer och områden, tillsammans med redan tidigare inhämtad kunskap. I synnerhet gäller det påverkan på fåglar och strikt skyddade arter samt förutsättningarna för dessa i landskapet, inklusive fortplantningsområden och viloplats. Detta är ett underlag som i dagsläget i stor utsträckning saknas i MKB och frågan om möjliga kompensationer bör vidareutvecklas, exempelvis för intrång i skyddade områden.

Avseende stationsläge i Mölndal ställer sig länsstyrelsen tveksam när endast ett alternativ återstår inför miljöbedömningen. Bedömningen att alternativ Raka vägen, utan station i

Mölndal, skulle ge större överflyttning från vägtrafik till tågtrafik ifrågasätts av länsstyrelsen. I landskapskaraktärsanalysen redogörs för pendlingsströmmar och ett av projektmålen lyder ”bidra till överflyttning av resor från fossilberoende och mindre energieffektiv vägtrafik på sträckan Göteborg–Borås”. Länsstyrelsen anser att detta mål bör väga tungt och att stationslägen som ger möjlighet till stadsutveckling ska vara en förutsättning så att dessa i nästa skede bedöms utifrån stadsutvecklingsperspektiv, resandeunderlag och tillkommande transporter.

Avseende stationsalternativen i centrala Borås menar länsstyrelsen att en underjordisk station kräver djupare utredning i fråga om risker i förhållande till utrymning. Det behöver också bli tydligare när det gäller de olika stationsalternativens riktning och konsekvenser på kulturmiljön och grundvattenpåverkan. Stora krav ställs på skyddsåtgärder för och anpassning till kulturmiljön och redan i detta skede behöver konsekvenser utredas till en nivå som visar på en godtagbar lösning. Trafikverket har själva uppgett att omfattande grundvattenstryck skulle försvåra genomförandet av ett stationsläge.

Länsstyrelsen påpekar att lokalisering av järnvägen förbi Borås bör möjliggöra en framtida station i Ulricehamn, för att bidra till regional utveckling. I underlaget bör det framgå vilka alternativa dragningar som omöjliggör en station i Ulricehamn.

#### Synpunkter relaterade till riksintressen

Länsstyrelsen påpekar lämpligheten att parallellt med utredningsarbetet justera det riksintresseanspråk som finns för både planerad och framtida kommunikation, för att få en tydlighet i förhållande till kommunernas pågående planering.

Avseende att samrådsunderlaget anger att ”passage genom naturreservaten Risbohult, Klippan och Rya åsar ovan mark” har valts bort men att flera korridorer fortfarande överlappar naturreservatet och Natura 2000-området Klippan, anser länsstyrelsen att dessa bör avgränsas så att konflikt med naturreservatet helt undviks. Inom flera av korridorerna finns områden som utreds av länsstyrelsen för reservatsbildning eller för utvidgning av befintliga naturreservat. Även om dessa områden ännu inte omfattas av formellt skydd bör det framgå att de har mycket höga värden för naturvård och rörligt friluftsliv. Länsstyrelsen menar att det är motiverat att utreda möjliga skyddsåtgärder eller exempelvis tunnel där befintliga och blivande naturreservat berörs. Påverkan på områdena bör ges stor tyngd när korridorer värderas, särskilt där planerade reservat sammanfaller med riksintresseanspråk för naturvård, kulturmiljö och rörligt friluftsliv. För att värdera graden av påverkan och risken för skada på riksintressen måste konsekvensbeskrivningen utgå från områdenas värdebeskrivningar.

#### Samverkansdokument

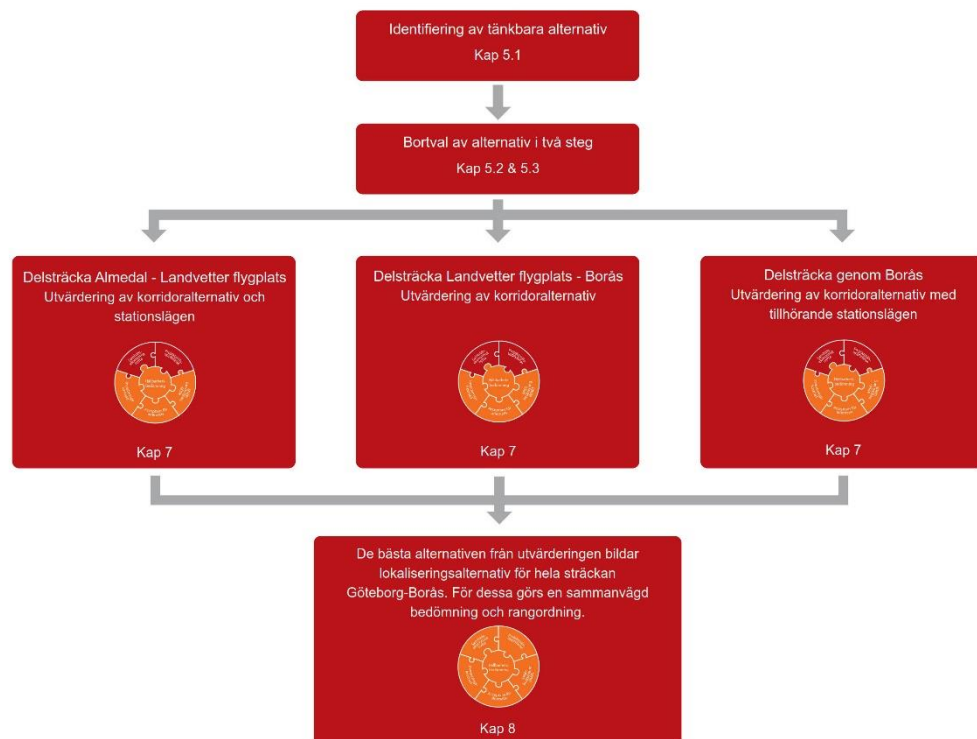
Trafikverket bör tydliggöra hur samverkansdokumentet mellan Trafikverket och Västragötalandsregionen avser att förhålla sig till processen och när i tid som fler stationer ska prövas.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Avseende synpunkter på metod och alternativredovisning så har processen för att identifiera tänkbara lokaliseringalternativ utgått från ändamål, projektmål samt

styrande förutsättningar för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås. Till de styrande förutsättningarna hör valet av stationsorter som ska utredas inom ramen för lokaliseringsutredningen, men även krav i form av dimensionerade hastighet och referenstrafikering. Vidare har identifiering av tänkbara alternativ skett med hänsyn till landskapet och geografiska förutsättningar inom utredningsområdet, vilket innebär att områden där en ny järnväg bedöms medföra orimliga konsekvenser från social, ekologisk eller ekonomisk synpunkt valts bort.

Metoden för avgränsning och hantering av alternativ beskrivs i lokaliseringsutredningens kapitel 2 och utgår från figuren nedan.



Figur 17. Metod för identifiering, utvärdering och rangordning av alternativ.

Metodiken med stegvis avgränsning av alternativ fram till en rangordning innebär att kunskapen om tänkbara stations- och korridoralternativ successivt fördjupats i takt med att alternativ avgränsats bort. Det inledande avgränsningsarbetet har baserats på en översiktlig analys, med fokus på alternativskiljande aspekter. Bortvalda alternativ redovisas i lokaliseringsutredningens kapitel 5 och har gjorts utifrån social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet. Miljöbedömningen som är en lagstadgad process utgör ett viktigt beslutsunderlag vid val av lokaliseringsalternativ.

Bedömning av kulturmiljön ingår som en parameter i social hållbarhet och utgör del i miljöbedömningen i MKB. Kulturmiljöstrategin samt konsekvenser för kulturmiljön och eventuella skyddsåtgärder/anpassningar hanteras i MKB och utförs i relation till stationslägrets detaljeringsnivå. Löpande dialog kring kulturmiljöfrågor sker med länsstyrelsen.

En icke teknisk sammanfattning finns i MKB.

Kumulativa effekter avseende risk för olyckor med farligt gods hanteras översiktligt i MKB. Risk och säkerhetsarbetet kring utpekade punkter kommer fördjupas i nästa skede för att klarlägga åtgärdsbehov och lämplig utformning. Avseende kumulativa effekter av flera pågående järnvägsprojekt i området och påverkan på Mölndalsån och Källaredsbäcken hanteras det översiktligt i MKB.

Järnvägsanläggningen påverkan på översvämningsriskerna samt förslag till åtgärder beskrivs i MKB.

En naturvärdesinventering har genomförts och utgör underlag för MKB till samråd våren 2021. Ytterligare fördjupade analyser av flera platser inom utredningsområdet har gjorts med särskilt fokus på barrskogsmiljöer och sandmarksmiljöer. Arter med skyddsklassade observationer har konsekvensbedömts per korridor men det materialet kan inte redovisas i MKB på grund av att det är skyddsklassad information. Det kan finnas svårigheter med att få markåtkomst för att kunna utföra kompensation, och så länge det inte ändras kommer fokus vara på lagstadgad kompensation.

Om järnvägen visar sig medföra krav på dispens från artskyddsförordningen så kommer dispensen medföra tvingande krav på kompensationsåtgärder. I områden där stora miljökonsekvenser kan uppstå trots omfattande miljöanpassningar och skyddsåtgärder, behöver behovet av frivilliga kompensationsåtgärder utredas. Det kan handla om tillskapande av livsmiljöer, exempelvis anläggande av faunapassager för stora och små djur, eller anläggande av järnvägsbank anpassad för särskild flora och fauna. Detta kommer att utredas djupare. Trafikverket har gärna dialog med länsstyrelsen för att hitta lösningar för att kunna utföra kompensationsåtgärder.

Påverkan på yt- och grundvattenförekomster, bland annat Mölndalsån och Källaredsbäcken beskrivs i MKB och påverkan på MKN för dessa vattenförekomster, som funktion av kumulativa effekter av andra projekt, beaktas och hanteras i MKB. Utvärdering av alternativ och avstämning mot MKN ingår i MKB. Uppföljning mot projektmål av kvarvarande alternativ har gjorts inför samrådet våren 2021.

Bullerstörningar från en tänkbar järnvägslinje inom respektive korridor redovisas i bullerkartor i bilaga till MKB.

I utredningen har ett antal alternativa stationslägen i Mölndal studerats. Av lokaliseringsutredningens kapitel 5 framgår att samtliga alternativ utom M1 valts bort på grund av bland annat restider, resandeunderlag, tillgänglighet och förutsättningar för regional och lokal utveckling. I lokaliseringsutredningen och i MKB:n utvärderas alternativet genom Mölndal med en station vid Mölndal C (M1) mot alternativ utan station i Mölndal.

Avseende utrymningsfrågan för stationsläge Borås C beskrivs ett översiktligt säkerhetskoncept för undermarkstationen och en fördjupning i riskfrågan kommer att göras under kommande skeden med järnvägsplan och systemhandling.

Av lokaliseringsutredningen framgår att samtliga kvarvarande stationslägen i Borås möjliggör en fortsatt sträckning österut norr eller söder om Åsunden. Sträckning via Ulricehamn är därmed inte alternativskiljande.

Trafikverket genomför parallellt med lokaliseringsutredningen ett arbete med att förtydliga riksintresseanspråket för framtida kommunikation. Riksintresset kommer att justeras efterhand för att följa processen för lokaliseringsutredningen. Beskrivning av översvämning samt påverkan och risk för skada på riksintresset hanteras i MKB.

Korridorerna Hindås, Hestra och Bollebygd Syd har justerats inför samrådet våren 2021 och ligger nu helt utanför gränsen för Klippans naturreservat. Korridorerna Bollebygd Nord och Olsfors ligger kvar i den sydligaste delen av reservatet men berör inte Natura 2000-området. Naturvärdesinventering ingår i underlagen till MKB. Påverkan på befintliga och planerade naturreservat ingår i miljöbedömningen, vilket är en av flera delar som sedan ingår i den sammanvägda bedömningen. Skyddsåtgärder och alternativa utformningar kan bli aktuellt för alternativ som är intressanta ur andra aspekter i den sammanvägda bedömningen. Gällande påverkan på Natura 2000-områden så har fördjupade underlag tagits fram avseende vissa aspekter vilket tydliggjorts i MKB. Trafikverket önskar dock ytterligare avstämning med länsstyrelsen.

Trafikverket har i samarbete med Västra Götalandsregionen utrett konsekvenserna av ytterligare stationsorter mellan Göteborg och Borås. Utredningen visar att de nyttor som uppkommer till följd av fler stationer inte uppväger nackdelarna i form av längre restider för regionaltågen. För en utförligare beskrivning kring dessa ställningstaganden se Trafikverkets kommentar i avsnitt 4.4.

## 5.5. Berörda kommuner

### 5.5.1. Bollebygds kommun

Bollebygds kommun förordar alternativ Bollebygd Syd, vilket bäst uppfyller de rubricerade projektmålen på kommunal, mellankommunal och övergripande nivå.

Bollebygds kommun har invändningar mot stationsläge B2 Knalleland i Borås. Eftersom stationsläget kräver lokalisering av järnvägen norr om Bollebygds tätort skapar det stora svårigheter för Bollebygd att uppnå/bidra till projektmålen.

Befintlig järnvägsförbindelse till Göteborg har idag mycket svårt att konkurrera med bil och buss. Därför vill Bollebygds kommun inte omöjliggöra för en framtida kopplingspunkt mellan Götalandsbanan och Kust till kustbanan väster om Bollebygd. Bollebygd Syd är det enda alternativ som inte omöjliggör denna kopplingspunkt. Med en sådan kopplingspunkt kan stationen utvecklas som mål- och bytespunkt. Kopplingspunkten utreds inte inom detta

projekt, men åtgärden påverkar den sammanlagda infrastrukturen. Via en framtida kopplingspunkt möjliggör Bollebygd Syd för överflyttning av resor från fossilberoende och mindre energieffektiv vägtrafik till tåg. Detta alternativ förväntas även ge störst samhällsekonomisk nytta ur ett långsiktigt perspektiv.

Den planerade järnvägen skär igenom känsliga miljöer. Broar och tunnlar bör formges så diskret som möjligt och med höga arkitektoniska ambitioner.

Alternativen Hindås och Hestra skapar landskapsklyvande barriärer på platser som idag karaktäriseras av storslagen landsbygd och lågt tempo. Alternativen Bollebygd Nord och Olsfors påverkar upplevelsen av det storslagna landskapet kring Nolåns dalgång, vilket är en viktig del av Bollebygds identitet. Alternativet Bollebygd Syd ger minst påverkan på det upplevda landskapet.

I Nolåns dalgång finns en stor grundvattenförekomst, Bollebygd Norra, samt huvudvattentäkten för kommunen, Backa. För Backa finns ett fastställt vattenskyddsområde och revideringar av vattenskyddsområdet och tillhörande skyddsföreskrifter pågår.

För att minska skadligt buller förordas samlokalisering med existerande bullerkälla från väg 27/40 och därför förordnas Alternativ Bollebygd Syd. Bollebygd Nord och Olsfors påverkar ett vattenskyddsområde negativt och kommer att i flera delar utsätta bostäder och verksamheter för skadligt buller.

Fullständigt yttrande finns diariet för TRV 2019/1823:1332.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat Bollebygd kommuns synpunkter vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

De arkitektoniska ambitionerna för järnvägsanläggningen redovisas i gestaltungsprogrammet som är en del av lokaliseringsutredningen.

Den nya järnvägen planeras som ett separerat system med få kopplingspunkter mot det konventionella järnvägsnätet. En koppling mellan befintlig järnväg och den nya stambanan väster om Bollebygd, som möjliggör utökad trafik till befintliga stationer på Kust till kustbanan kommer tillsammans med ytterligare behov att prövas i den pågående åtgärdsvalsstudien för stråket Göteborg-Borås som ska slutföras under 2021.

### 5.5.2. Borås Stad

Borås Stad ser det som nödvändigt att få till stånd en snabb utbyggnad av den nya järnvägen mellan Borås och Göteborg. Kommunen ser fram emot ett tätt samarbete med Trafikverket och med god framförhållning när det blir aktuellt.



Borås Stad förespråkar ett centralt stationsläge i Borås då detta anses nödvändigt för anslutningar till lokal och regional kollektivtrafik vilket innebär att nyttorna sprids till ett större område. Detta ger också ytterligare kraft åt Borås Stads satsning på en tät och attraktiv stadsmiljö med både bostäder och kontorslokaler.

Borås Stad förutsätter att Trafikverkets mål om att enbart nyttja förnyelsebar el uppfylls.

#### Metod- och bortvalsrelaterade synpunkter

Borås Stad ser positivt på att Trafikverket beskrivit varför bortvalda korridorer och stationslägen valts bort. Inför samråd våren 2021 önskas att både kvarvarande och bortvalda alternativ beskrivs än tydligare, ur ändamåls- och projektmåls- alla perspektiv.

Borås Stad är också positiva till pågående ÅVS för Kust till kustbanan med föreslagen koppling vid Mölnlycke till den nya stambanan, men saknar konsekvensbedömning för kopplingspunkten för respektive korridor i underlaget.

Kostnadsskillnaden mellan de kvarvarande stationsalternativen måste presenteras i god tid innan samråd våren 2021 samt vad det innebär i förväntad medfinansiering för kommunen. Det är också viktigt att säkerställa anslutningen vidare mot Ulricehamn/Jönköping för att gynna den regionala trafiken.

Landskapskaraktärsanalysen är sammantaget bra och ett välarbetat material. Borås Stad önskar några mindre förtydliganden av känsliga tätortsnära rekreationsområden, värden kopplat till bland annat tillkommande buller och eventuella barriäreffekter.

Karaktärsområde skog är för grovt indelat i handlingen. Det karaktäristiska för Borås är ett småbrutet odlingslandskap och det försvinner helt i den indelningen. Konsekvenserna och effekter för dragningen skapar barriärer i ett småbrutet odlingslandskap.

Mossar och odlingslandskap i korridorerna Bollebygd Nord och Hestra har hög klassning. Borås Stad undrar hur påverkan från buller och vibrationer i rekreationsområden påverkar insekter och fåglar. Staden frågar även om järnvägen kommer vara helt instängslad och hur faunapassager planeras.

Skrivningar om buller finns i flera delar av utredningen vilket gör det svårt att få en samlad bedömning. Frågor om bullersaneringsåtgärder, bullerpåverkan, stomljud och tydligare beskrivning av tunnelalternativen önskas i handlingarna.

Naturdatabasen och annat kommunalt underlag om bland annat friluftsliv behöver ingå i konsekvensbedömningen.

Vid tunnelöppningar riskerar MKN att överskridas. Där normerna överskrids kan det bli olämpligt med skolor och bostäder. Frågan om vilka skyddsåtgärder som kan göras och vilket skyddsavstånd som krävs behöver tydliggöras.

Både klimatpåverkan och järnvägen i tunnelalternativen kan bidra till uttorkningseffekt i odlings-, skogs- och friluftsområden samt borrhade brunnar. Borås Stad önskar ett

tydliggörande om vilka vattenskyddsområden som påverkas och vilka åtgärder som kan genomföras för att avhjälpa denna risk.

#### Korridor- och stationsrelaterade synpunkter

Borås Stad menar att Raka vägen bör väljas bort och att det bör skapas en station i Mölndal. Vidare bör Trafikverket inte gå vidare med korridorerna Hindås och Bollebygd Nord/Hestra då dessa har en mycket stor inverkan på naturmiljön.

De kvarvarande nordliga korridorerna in mot Borås, Hindås, Hestra och Bollebygd Nord kommer alla ut ur tunnel i samma landskapsavsnitt vilket påverkar utpekade naturområden. Att korridor Hindås minskas på grund av planerat reservat vid Pålsbo är bra men hela området är ett komplex av våtmarker. Att Bollebygd Syd och Olsfors innebär mindre påverkan är bra ur naturvårdssynpunkt. B1A (södra korridoren) är ett bättre läge ur naturvårdssynpunkt än B1C (norra korridoren). Här ger värderosen i lokaliseringsutredningen dock en skev bild.

Station på Knalleland ligger inte centrumnära och innebär ett stort intrång samt barriäreffekter i de nya stadsdelar som planeras i Knalleland och Getängen. Stationsalternativet medför också stora infrastrukturproblem för staden i form av nya vägar och gång- och cykelvägar i ett område som redan i dag har en ansträngd framkomlighet. Stationsalternativet har dessutom mycket stor påverkan på naturmiljön. Borås Stad önskar inte gå vidare med stationsalternativ B2.

Stationsalternativ B4 Lusharpan på bibana medför stor negativ påverkan på Pickesjöområdet. Avseende B11 Osdal på huvudbana med säckstation Borås C är stationsläge Osdal bättre än stationsläge Bråt, som är bortvalt. Förslaget innebär en sträckning med stort broparti över hela det känsliga området vid Osdal Bråt och medför en stor påverkan på landskap.

För Landvetter flygplats önskar Borås Stad att det externa läget (L7) väljs bort och ser endast att centrala stationslägen i anslutning till terminalen är möjliga alternativ för att knyta ihop tåget med flyget.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1115.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Lokaliseringsutredningen och MKB:n har efter samrådet hösten 2020 kompletterats med utförliga konsekvensbeskrivningar samt förslag till rangordning av de studerade alternativen, vilket ger svar på flera av de frågor som Borås Stad tar upp i sitt yttrande.

Utvärdering och avgränsning av korridor- och stationsalternativ kommenteras i länsstyrelsens avsnitt 5.4.

Arbetet med ÄVS för Kust till kustbanan pågår och beskrivs kortfattat i lokaliseringsutredningen. Konsekvenserna av en kopplingspunkt mellan Kust till kustbanan och den nya stambanan strax öster om Mölndal beskrivs översiktligt för de högst rangordnade alternativen.

Landskapskaraktärsanalysen har inte uppdaterats men förtydliganden avseende tätortsnära rekreationsområden och dess värden, kopplat till exempelvis buller och barriäreffekter har fördjupats i den sociala konsekvensanalysen och inarbetats i övriga delar i utredningen som gestaltungsprogram, i MKB och lokaliseringsutredning.

Frågor om buller, stomljud, barriäreffekter, naturmiljö, friluftsliv och vattenskyddsområden behandlas i MKB. Trafikverkets bedömningskriterier vid betydelsefulla fågelområden gäller 50 dBA som riktvärde. Det kan behöva genomföras särskilda miljöåtgärder exempelvis bullerskydd för att förebygga och begränsa negativa effekter och konsekvenser som inte kan undvikas genom anpassning av järnvägens läge och utformning. I MKB redovisas miljöanpassningar och skyddsåtgärder.

Den nya järnvägen kommer att vara helt instängslad. Lämpliga faunapassager kommer att utredas närmare när en järnvägsplan upprättas.

Alla objekt inom korridorerna som är upptagna i kommunens naturdatabas och ingår i PM Naturvärdesinventering.

Borås Stads ÖP har inte utgjort underlag för bedömningarna av naturvärdesaspekter av stationslägen med korridorer i Borås. Det som legat till grund för bedömningarna är statliga myndigheters naturvårdsunderlag samt Trafikverkets tidigare utredningar. Inför samrådet våren 2021 har en naturvärdesinventering enligt standard (SS 199000:2014) samt delutredningar för specifika platser genomförts och ingår som underlag till MKB.

Trafikverket har beaktat Borås Stads synpunkter vid bedömning av de studerade alternativen. Trafikverkets förslag till lokalisering är lokaliseringsalternativ Mölnlycke – Bollebygd Syd – Osdal/Borås C (B11A). Genom Borås är alternativ Lusharpan (B4) rangordnat som nummer 2.

Fortsatt sträckning österut mot Ulricehamn kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4. Station Osdal med säckstation vid Borås C (B11A) innebär att tåg till och från Jönköping kommer att stanna vid den externa stationen på huvudbanan. I det fortsatta utredningsarbetet för projekt Göteborg-Borås kommer möjligheten att trafikera Borås C med regionala tåg till och från Jönköping, via ett triangelsspår, inte att studeras och bedömas. En enklare möjlighetsstudie kommer dock att genomföras för att öka kunskapen inför kommande etapper på den nya stambanan.

### 5.5.3. Göteborgs Stad

Göteborgs Stad tar stöd i det antagna positionspapperet samt ställningstagande inför samråd 1 den 5 mars 2020 och förordar en dragning via Mölndal och därmed att alternativ Raka vägen ska strykas. Göteborgs Stad ifrågasätter varför Trafikverket fortsatt väljer att ha kvar Raka vägen som alternativ i samråd hösten 2020. Med den utvecklingen som sker i Mölndal och sydvästra Göteborg så är ett stationsläge i Mölndal av stor vikt för att främja ett

hållbart resande och för att skapa en bytespunkt för de resenärer som reser mellan exempelvis Halland och Landvetter flygplats.

Göteborgs Stad trycker på behovet av att välja en korridor via Mölndal, centralt stationsläge vid Landvetter flygplats samt centralt eller centrumnära stationsläge i Borås.

Regeringsuppdraget att utreda nya stambanor inom en total investeringsram på 205 mdkr, i 2017 års prisnivå, ska också ta hänsyn till de regionala nyttor som potentiellt kan skapas med den nya stambanan mellan Göteborg och Borås.

Likt tidigare yttrande ser Göteborgs Stad att Trafikverket i samverkan med Borås Stad behöver nå fram till en lösning som ger ett centralt eller centrumnära stationsläge för den nya stambanan. Ett stationsläge som uppfattas som en attraktiv start- eller målpunkt för resenärerna är nödvändigt för att nå en överflyttning av resenärer från bil och buss till tåg, vilket skulle minska belastningen på väg 27/40 in mot och ut från Göteborg i rusningstid. Det skulle också skapa positiva effekter för miljön.

Göteborgs Stad framförde i tidigare samråd att Trafikverket i samverkan med Swedavia behöver säkerställa ett attraktivt stationsläge under Landvetter flygplats. I enlighet med både Göteborgs Stads och Swedavias tidigare samrådssvar om behovet av ett centralt stationsläge i förhållande till flygplatsterminalen för en överflyttning från bil till tåg bedömer Göteborgs Stad att alternativ L7 bör utgå. Göteborgs Stad anser att L1 är det mest fördelaktiga alternativet, med en bergtunnel under Landvetter flygplats. Bedömningen baseras på att alternativ L7 innebär att anlägga en station cirka 1,2 kilometer öster om befintlig terminal, vilket inte kan anses vara ett attraktivt centralt stationsläge.

#### Metod- och bortvalsrelaterade synpunkter

Göteborgs Stad delar inte den bedömning som görs avseende social hållbarhet. Mölndalsåns dalgång är redan idag ett tungt kommunikationsstråk med E6/E20 och Väst kustbanan. Två tillkommande spår från Mölndal till Almedal kan komma att påverka fastigheter och därmed stadsbilden i Mölndalsåns dalgång. Då spårutredning för Raka vägen och via Mölndal ännu inte färdigställda, så är det svårt att avgöra påverkan för kvarstående alternativ. Raka vägen bedöms innebära avsevärt fler tillkommande spår in mot Almedal än alternativen via Mölndal, vilket kan innebära intrång i fastigheter och därmed även ha en större påverkan på stadsbilden i Almedal än alternativen via Mölndal.

Ovanstående ska beaktas i planeringen av sträckningen Almedal – Mölndal, i syfte att begränsa påverkan på stadsutvecklingen. Det är dock viktigt att säkerställa att spår i Mölndalsåns dalgång går att uppföra söderut mot Kungsbacka samt den nya järnvägen mot Borås. Samverkan efterfrågas.

Göteborgs Stad framför att staten generellt behöver ta ett större ansvar för att motverka negativa effekter och möjliggöra en förtätning nära stora trafikleder. Dialog om åtgärder för att minska barriäreffekter efterfrågas.

Frågor gällande pågående åtgärdsvalsstudien för Göteborg - Varberg och antalet spår mellan Almedal – Mölndal framförs. Ur ett ekonomiskt perspektiv behöver korridoralternativen

redovisas på rätt sätt samt vilket projekt som bär kostnaden för vilka delar av exempelvis nödvändig utbyggnad av Väst kustbanan.

Som framförts i samråd våren 2020 ser Göteborgs Stad det fortsatt som positivt att Trafikverket inom ramen för pågående ÅVS för Kust till kustbanan utreder förstärkningar på befintlig bana och den koppling som föreslås strax öster om Mölndal. Göteborgs Stad ser att detta skulle möjliggöra en effektivare pendling med tåg, vilket i sin tur bidrar till att minska trängseln på väg 27/40 in mot Göteborg.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1869.

*Trafikverkets kommentar:*

Lokaliseringsutredningen och MKB:n har efter samrådet hösten 2020 kompletterats med utförliga konsekvensbeskrivningar samt förslag till rangordning av de studerade alternativen, vilket ger svar på flera av de frågor som Göteborgs Stad tar upp i sitt yttrande.

Till samrådet hösten 2020 ingick Raka vägen som ett av flera möjliga alternativ, då det uppfyller ändamålen som beslutats för Göteborg-Borås. Ändamålen lägger endast fast en station vid Landvetter flygplats mellan Göteborg och Borås. Då en station i Mölndal ingår i positionspapperet har även alternativ som innefattar en station i Mölndal tagits med och utvärderats i lokaliseringsutredningen.

Ett förslag till spårutformning för anslutningen av korridor Raka vägen till Väst kustbanan i Almedal har tagits fram efter samrådet hösten 2020. Förslaget ligger till grund för utvärdering av de kvarvarande alternativen.

Alternativen via Mölndal kräver utbyggnad till fyrspar på denna sträcka, vilket innebär att en första etapp av en eventuell framtida kapacitetshöjning på Väst kustbanan skulle genomföras inom kostnadsramen för projektet Göteborg-Borås. Nyttorna av ett fyrspar mellan Varberg och Göteborg kan därmed tillgodogöras till en lägre kostnad än om den nya järnvägen byggs via Raka vägen.

Ny järnväg mellan Göteborg-Borås är ett uppdrag som ingår i nationell plan för transportsystemet 2018–2029. Regeringsuppdrag Nya Stambanor är ett utredningsuppdrag med egna samråd i form av hearings. Synpunkter kring regeringsuppdraget tas inte med i det pågående arbetet med projekt Göteborg-Borås.

Kopplingspunkt öster om Mölndal kommenteras i anslutning till Borås avsnitt 5.5.2.

Trafikverket har beaktat Göteborgs Stads synpunkter vid bedömning av de studerade alternativen. Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal och i tunnel under Landvetter flygplats.

#### 5.5.4. Härryda kommun

Härryda kommun ser positivt på korridoren Bollebygd Syd och förordar ett stationsläge invid terminalbyggnaden vid Landvetter flygplats samt en station i Mölndal då två stora pendlingsstråk, Göteborg–Borås och Göteborg-Kungsbacka knyts samman i en attraktiv punkt.

##### Metod- och bortvalsrelaterade synpunkter

Härryda kommun anser att det är viktigt utveckling sker i enlighet med Västra Götalands funktionsutredning för stråket som tar upp de regionala utvecklingsbehoven fram till år 2050.

Till samrådet våren 2021, önskas en tydligare beskrivning av bortval kopplat till ändamål och projektmål samt en tydligare beskrivning av kvarvarande korridorer och stationslägen. Hållbarhetsbedömningar är ett bra verktyg men hanterar endast alternativskiljande faktorer. För att kunna göra en helhetsbedömning behöver blicken lyftas i sista steget för att tydligare beskriva fördelar kopplade till projektmål och ändamål.

Härryda kommun hänvisar till Regeringsuppdraget daterat 25 juni 2020 vilket innebär att redovisa uppdaterade och kompletterande uppgifter angående nya stambanor inom en total investeringsram på 205 miljarder kronor, i 2017 års prisnivå. Detta uppdrag slutredovisas den 28 februari 2021. Den 31 augusti 2020 lämnades en delrapport som ger en indikation på att det kan komma att resultera i förskjutningar från regionala nyttor till nationella nyttor. Härryda kommun känner en oro för vad de förändringar som kan komma att presenteras har för påverkan på den nya järnvägen mellan Göteborg-Borås. Den nya järnvägen har en nyckelroll i regionens fortsatta utveckling och möjlighet till utvidgning av befintliga arbetsmarknadsregioner.

##### Korridor- och stationsrelaterade synpunkter

Härryda kommun anser inte att en station i Landvetter Södra kan betraktas som en oacceptabelt stor störning för den genomgående tågtrafiken med tanke på den samhällsnytta som Landvetter Södra ska bidra till.

Alternativet Raka vägen borde uteslutas från fortsatt utredning. Alternativet uppfyller inte Trafikverkets eget ställningstagande med en station i Mölndal och stora regionala nyttor och effekter uteblir. De samhällsnyttor som uppstår genom en station i Mölndal förefaller underskattade i lokaliseringsutredningens metodik.

Härryda kommun anser inte att Alternativen Landvetter Öst och Tulebo är lämpliga att gå vidare med då det skär igenom Benareby i ytläge vilket skapar en barriär och ger stor påverkan på kulturvärden och lantbruk i området. Avseende korridor Mölnlycke bör dragningen genom Yxsjöområdet planeras så att anläggningen orsakar så liten påverkan som möjligt på området.

En dragning i ytläge genom Finnsjöområdet kan inte motiveras då området är ett tätortsnära naturområde för rekreation och friluftsliv, vilket är utpekade som ett värdefullt friluftsområde i kommunens översiktsplan. Härryda kommun hävdar även risk för stor påverkan på artskydd för främst fåglar, risk för påverkan på kommunens dricksvattentäkt

samt att sträckningen skapar en ny barriär mellan Mölnlycke tätort och Finnsjön med tillhörande naturområde.

Härryda kommun ställer sig frågande till att korridoren Landvetter Öst möjliggör ett stationsläge vid Landvetter Södra. Korridoren kopplar endast till stationsläget vid Landvetter flygplats i ytläge, parallellt med rullbanan, och skär igenom stora ytor inom flygplatsområdet som påverkar utvecklingen av Airport City samt pågående utveckling norr om Flygplatsmotet. Korridoren har även en snäv S-kurva som kan påverka restiden negativt.

Avseende station Landvetter flygplats så är ett centralt stationsläge vid terminalerna en förutsättning för attraktiv kollektivtrafik till flygplatsen. En station utanför terminalsystemet skapar inte en knutpunkt som stimulerar till ökat kollektivt resande. Det östra ytläget är inte attraktivt ur ett hela resan-perspektiv då det leder till behov av matartrafik till terminalen. Det tar också mark i anspråk på bekostnad av utvecklingen av Airport City. Stationsläget ger snäva kurvor som kan påverka restiden negativt.

Korridorerna Hindås och Hestra påverkar Hindås som ort och kommunen motsätter sig att gå vidare med korridorerna. Hindås och Hestra skär även igenom Klippans naturreservat, som delvis ingår i EU:s ekologiska nätverk av skyddade områden, Natura 2000.

Korridorerna Bollebygd Nord och Olsfors har en mindre barriäreffekt i Härryda kommun då de följer väg 27/40.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:762.

*Trafikverkets kommentar:*

Lokaliseringsutredningen och MKB:n har efter samrådet hösten 2020 kompletterats med utförliga konsekvensbeskrivningar samt förslag till rangordning av de studerade alternativen. Detta ger svar på flera av de frågor som Härryda kommun tar upp i sitt yttrande, till exempel kring dragningar genom Benareby, Yxsjöområdet och Finnsjöområdet.

Regeringsuppdraget kommenteras i anslutning till Göteborg Stads avsnitt 5.5.3.

Utvärdering och avgränsning av korridor- och stationsalternativ kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4.

Ytterligare stationsorter kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4. En framtida station vid Landvetter Södra omöjliggörs inte av något av korridoralternativen.

Korridorerna Hindås, Hestra och Bollebygd Syd har justerats och ligger nu helt utanför gränsen för Klippans naturreservat.

Trafikverket har beaktat Härryda kommuns synpunkter vid bedömning av de studerade alternativen. Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1) samt korridor Bollebygd Syd. För

delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2.

#### 5.5.5. Marks kommun

Marks kommun anser att korridoren Raka vägen bör utgå då alternativet inte bidrar till att skapa en station i Mölndal. Istället förespråkas korridor Mölnlycke då den möjliggör för en framtida station i Landvetter Södra, samt korridoren Bollebygd Syd för att minska barriäreffekterna i landskapet förbi Bollebygd.

Vidare förespråkar Marks kommun ett centralt stationsläge i Borås vilket därmed medför att alternativ B7 och B11 bör utgå.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:617.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat Marks kommuns synpunkter vid bedömning av de studerade alternativen. De sammantaget bästa alternativen för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal och i tunnel under Landvetter flygplats samt korridor Bollebygd Syd. För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är alternativ Tulebo rangordnat som nummer 2.

#### 5.5.6. Mölndals stad

Kommunen förespråkar ett stationsläge i Mölndal, vilket i hög grad stödjer en långsiktigt hållbar samhällsutveckling samt förbättrar förutsättningarna för att stärka arbetsmarknadsregionen.

Mölndal har en viktig framtida roll i Västra Götalands målbild Koll 2035. Målbildens huvudprinciper är att avlasta centrala Göteborg från biltrafik genom att bygga ut kollektivtrafiken. Där är en station i Mölndal en viktig bytespunkt/tyngdpunkt och en station förstärker målbilden för Koll2035. Mölndals stad poängterar vikten av att Mölndals station byggs ut i ett tidigt skede. För att få ut full nytta av Västlänkens utbyggnad och för att möjliggöra den tågtrafik som Västtrafik önskar genomföra enligt "Målbild tåg 2028" krävs att kapaciteten på Mölndals station byggs ut med fler plattformar och spår samt resenärsfaciliteter.

Mölndals stad ställer sig frågande till den hållbarhetsbedömning som gjorts som presenteras som värderosor. Kommunen menar att bedömningar mellan tre korridorer som innefattar en station i Mölndal och en korridor som saknar station i Mölndal inte blir jämförbara. Mölndal stad önskar att Trafikverket gör bedömningar där prognoser för framtida resande faktiskt är grunden, då resandet har sådan stor betydelse för vilket resultat hållbarhetsbedömningen får. Mölndals stad önskar att Trafikverket presenterar en prognos på resandet på den nya banan för att kunna värdera de olika korridorerna med och utan en station i Mölndal.

Vidare menar Mölndals stad att det är viktigt att beakta pågående och kommande stadsutveckling i planeringen av den nya järnvägen, så att intrången som järnvägen orsakar blir så små som möjligt. Omfattande planering av bostäder och verksamheter pågår och



kommunen önskar ett nära samarbete med Trafikverket för att tillsammans skapa en bra samhällsplanering och stadsutveckling. Det största stadsplaneringsprojektet som pågår i direkt anslutning till spårområdet är omvandling av Forsåkersområdet. Trafikverket bör utreda vilka möjligheter som finns att minimera intrång i såväl Forsåkersområdet som befintlig bebyggelse i Råvekärr och möjlig flytt av befintlig statlig och kommunal infrastruktur.

Mölnbalds stad saknar resonemang kring ekosystemtjänster i MKB:n, men noterar att ekosystemtjänster kommer att ingå i arbetet med den fortsatta lokaliseringsutredningen. I lokaliseringsutredningen presenteras projektmål (1.6.3 Projektmål för Göteborg–Borås version), däribland "Den nya järnvägen ska ge förutsättningar för tillhandahållande av ekosystemtjänster". Mölnbalds stad menar att målet behöver förklaras och tydliggöras, liksom hur bedömningen kring måluppfyllelsen görs.

Mölnbalds stad anser att den beskrivna metoden med hållbarhetsbedömning saknar ett perspektiv som tar hänsyn till stadsutveckling. Hur påverkar korridoralternativen stadens möjlighet att bygga bostäder och skapa en attraktiv stadsmiljö? Detta har stor betydelse för den samlade samhällsnyttan på lång sikt och det bör tydliggöras hur detta vägs in i modellen.

År 2017 antogs den fördjupade översiktsplanen för Mölnbaldsåns dalgång. FÖP:en, som gjordes gemensamt med Göteborgs Stad, är därför den översiktsplan som gäller för Mölnbalds innerstad och stationsområdet. Trafikverket tar upp samrådshandlingen för Mölnbalds nya ÖP. Staden menar att det hade varit positivt om det samarbete mellan Trafikverket och Mölnbalds stad som pågått det senaste året hade beskrivits. Detta samarbete har bland annat inneburit en dialog med Trafikverket om förslaget till ÖP för att kunna inrymma alla tänkbara korridoralternativ, inklusive korridoren Tulebo, söder om Pilekrogen. Utställning av ny ÖP planeras till nästa år.

Mölnbalds stad är förvånade och oförstående till att korridoren Raka vägen finns med som ett tänkbart alternativ. En beskrivning görs att Raka vägen innebär flera spår från Almedal, vilket också gör att en utbyggnad av fyra spår mellan Almedal och Mölnbald uteblir. Trafikverket utreder för närvarande behov av spårkapacitet för Västkustbanan Varberg–Göteborg. De åtgärds paket som är föreslagna inom ÅVS Varberg–Göteborg utgår från att det redan finns fyra spår mellan Almedal och Mölnbald. Vad blir konsekvenserna för kapaciteten på Västkustbanan om denna utredningsförutsättning inte finns?

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1871.

*Trafikverkets kommentar:*

Lokaliseringsutredningen och MKB har efter samrådet hösten 2020 kompletterats med utförliga konsekvensbeskrivningar samt förslag till rangordning av de studerade alternativen, vilket ger svar på flera av de frågor som Mölnbalds stad tar upp i sitt yttrande.

Prognoser för resandet på den nya banan har tagits fram och redovisas i lokaliseringsutredningen i form av antal på- och avstigande resenärer per station. Nyttan av en station i Mölnbald tydliggörs i hållbarhetsbedömningen under avsnittet regional och lokal utveckling.

Ekosystemtjänster hanteras i MKB samt i hållbarhetsbedömningen i lokaliseringsutredningen. I samband med dessa beskrivs också vilka bedömningskriterier som använts.

Ytterligare spårkapacitet kommenteras i anslutning till Göteborgs Stads avsnitt 5.5.3.

Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1) samt korridor Bollebygd Syd. För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2.

Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen att samråda med Mölndals stad angående järnvägens utformning i Mölndalsåns dalgång, bland annat när det gäller att begränsa intrången i områdena Forsåker och Råvekärr.

## 5.6. Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund

### 5.6.1. Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen (VGR) anser att det för respektive korridor tydligare bör beskrivas vilka fördelar de har i förhållande till ändamål och projektmål. Skäl till bortval bör också utgå från dessa målbeskrivningar.

VGR har främst synpunkter på två korridorer, som båda påverkar stationsalternativ. Korridor Raka vägen medför att Mölndals station utgår vilket VGR menar inte är förenligt med Trafikverkets eget positionspapper eller eget ställningstagande. Mölndal är prioriterat av VGR och att Trafikverket i samråd hösten 2020 inte har valt bort Raka vägen ställer sig VGR frågande till. Baserat på samrådsunderlaget spekuleras det i att en station i Mölndal inte skulle vara samhällsekonomiskt lönsam. Det framgår av underlaget att det krävs fördjupad utredning av potentialen i Mölndal för att kunna besvara hur samhällsekonomiskt lönsam en station är. VGR delar inte Trafikverkets slutsatser kopplat till Mölndal och bedömer att nyttorna med en dragning via Mölndal långt överskrider nackdelarna och att det är samhällsekonomiskt lönsamt.

Ett ytligt stationsläge vid Landvetter flygplats ger en omvägsbetonad sträckning och medger inte ett attraktivt byte för resenärer. Stationsläget som är beskrivet att ligga i tråg genom flygplatsområdet ger stora konsekvenser för möjlighet till utveckling av flygplatsen som ett Airport City. Läget förlänger även restiden för flygresenärerna vilket i framtiden kan ha stor effekt på andelen tågresenärer till och från flygplatsen. Den korridor som går i ytläge medför också en jämförelsevis relativt stor omväg vilket påverkar den totala restiden. VGR ser det som väsentligt att Trafikverket i samverkan med Swedavia säkerställer ett attraktivt stationsläge under Landvetter flygplats.

VGR står bakom den formulering som är framtagen politiskt för Göteborg–Borås: ”En tidig byggstart är prioriterat. Den anläggning som är beslutad och finansierad i gällande nationell plan 2018–2029 ska planläggas. Detta innebär att lokaliseringsutredningen Göteborg–Borås ska drivas i enlighet med Trafikverkets positionspapper daterat 2018-10-05, där

korridorer utformas och provas utifrån stationsorterna Mölndal, Landvetter flygplats och Borås.

Vid korridorvalet öster om Mölnlycke bör en framtida station vid Landvetter Södra, på bibana alternativt huvudspår, inte omöjliggöras. För att skapa tydlighet i vad som ska planläggas och säkerställa förutsättningar för av Trafikverket redovisad tidplan, ska eventuellt tillkommande station vid Landvetter Södra planläggas och finansieras separat.”

Med en kort restid (max 35 min) avses hela resan och därmed är ett centralt stationsläge i Borås en avgörande faktor. Ett centralt stationsläge i Borås innebär 1–2 miljoner fler tågresor per år jämfört med ett externt läge. För att kunna bedöma de kvarvarande stationsalternativen på ett bra sätt är det avgörande att det tidigt kommer fram kostnadsuppskattningar för de olika alternativen. Det är också viktigt att fortsatt utredning kan visa och säkerställa att de kvarvarande stationsalternativen kan möjliggöra anslutning vidare mot Ulricehamn/Jönköping, på ett sätt som gynnar utvecklad regional trafik.

VGR har tillsammans med andra aktörer och Trafikverket arbetat fram förstärkningsalternativet, vilket i korthet innebär att stärka kapaciteten på befintlig järnväg mellan Göteborg–Borås och sammankoppla den med en ny stambana öster om Mölndal. Detta ger en avgörande möjlighet att komplettera snabba regiontåg mellan Göteborg–Borås och kunna köra tät tågtrafik mellan övriga orter i stråket. VGR saknar konsekvensbedömning för en kopplingspunkt för respektive korridor.

När det gäller det fortsatta arbetet med utvärdering av korridorer så ser VGR att det är stor fördel om barriäreffekter kan minimeras eller undvikas. I de fall korridorer sammanfaller med befintliga barriärer bör detta nyttjas.

VRG ser det som viktigt att arbetet med ny stambana Göteborg–Borås fortsätter enligt det ursprungliga uppdraget som gavs i beslutet om nationell transportinfrastrukturplan för åren 2018 – 2029. Västra Götalandsregionen vill poängtera att den regionala nyttan är av största vikt och bidrar till nationell nytta - framförallt i ett stråk som Göteborg–Borås–Jönköping där det idag saknas konkurrensmässigt järnvägsalternativ.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:1529.

*Trafikverkets kommentar:*

Lokaliseringsutredningen och MKB:n har efter samrådet hösten 2020 kompletterats med utförliga konsekvensbeskrivningar samt förslag till rangordning av de studerade alternativen, vilket ger svar på flera av de frågor som VGR tar upp i sitt yttrande.

Utvärdering och avgränsning av korridor- och stationsalternativ kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4.

Den formulering som är framtagen politiskt för Göteborg–Borås kommenteras i kapitel 4 ovan i anslutning till VGR:s tidigare yttrande.

Ytterligare stationsorter kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4. En framtida station vid Landvetter södra kommenteras i anslutning till Härryda kommuns avsnitt 5.5.4

Fortsatt sträckning österut mot Ulricehamn kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4. Trafikering av regionala tåg från Göteborg C mot Jönköping kommenteras i anslutning till Borås avsnitt 5.5.2

Kopplingspunkt öster om Mölndal kommenteras i anslutning till Borås avsnitt 5.5.2.

Trafikverket har beaktat VGR:s synpunkter vid bedömning av de studerade alternativen. De sammantaget bästa alternativen för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1 och korridor Bollebygd Syd samt korridor Osdal/Borås C med stationslägen vid Osdal och vid Borås C (B11A). För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2 och för delsträckan genom Borås är korridor Lusharpan med stationsläge B4 på bibana rangordnat som nummer 2.

#### 5.6.2. Göteborgsregionens kommunalförbund

Göteborgsregionen (GR) betonar fortsatt vikten av att arbetsmarknader knyts samman, vilket möjliggörs med centrala stationslägen. Val av placering av stationer är därför viktigt: en station i Mölndal, terminalnära vid Landvetter flygplats och centralt i Borås. GR vill liksom VGR och andra remissinstanser betona vikten av att stationsläget vid Göteborg - Landvetter flygplats placeras under flygplatsen. Val av stationsläge är också viktigt för stadsutveckling och för att skapa förutsättningar för hållbart resande. GR ifrågasätter varför alternativ Raka vägen kvarstår och påpekar vikten av att transportinfrastrukturen samordnas med den övergripande samhällsplaneringen, och samtidigt har stöd i den politiskt antagna regionala överenskommelsen "Målbild Göteborg–Borås".

GR menar att det återstår många frågor till samråd våren 2021 och saknar bland annat en första indikation på kostnadsnivån för korridorer och stationslägen.

I tidigare samråd ställde sig GR positivt till den politiska samrådsgruppens skrivningar gällande Landvetter Södra, "Vid korridorvalet öster om Mölnlycke bör en framtida station vid Landvetter Södra, på bibana alternativt huvudspår, inte omöjliggöras". Denna synpunkt kvarstår.

Utifrån pågående utrednings- och planeringsarbete på såväl statlig som regional och kommunal nivå och för betydelsen av att få en helhetssyn i samhälls- och transportplaneringen påpekar GR vikten av att Trafikverket tydligt redogör för en möjlig koppling till Kust till kustbanan. En koppling mellan banorna ökar attraktiviteten i stråket och ger en avsevärd ökning i resandet, samtidigt som tillgängligheten till Mölndals och Norra Hallands arbetsmarknader ökar.

I det fortsatta arbetet ser GR gärna att de korridorer som ska rangordnas i samråd våren 2021 är extra starkt belysta ur perspektiven: Ekonomiska förutsättningar, Maximerat antal

resande i arbetsmarknadsregionen, Järnvägen som möjliggörare för en attraktiv och integrerad stadsplanering, Att korridorernas barriäreffekter minimeras och i mesta möjliga mån samordnas med befintliga barriärer som till exempel väg 27/40, Att maximera anläggningens bidrag till att nå klimatmålen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1495.

*Trafikverkets kommentar:*

Lokaliseringsutredningen och MKB:n har efter samrådet hösten 2020 kompletterats med utförliga konsekvensbeskrivningar samt förslag till rangordning av de studerade alternativen, vilket ger svar på flera av de frågor som GR tar upp i sitt yttrande.

Ytterligare stationsorter kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4. En framtida station vid Landvetter södra kommenteras i Härryda kommun 5.5.4

Prognoser för resande och möjligheten till stadsutveckling vid stationslägen kommenteras i anslutning Mölndal stad 5.5.6.

De sammantaget bästa alternativen för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1 och korridor Bollebygd Syd samt korridor Osdal/Borås C med stationslägen vid Osdal och vid Borås C (B11A). För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2 och för delsträckan genom Borås är korridor Lusharpan med stationsläge B4 på bibana rangordnat som nummer 2.

### 5.6.3. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund

Boråsregionens kommuner är eniga om att de norra korridorerna ska väljas bort och förordar Bollebygd Syd, där järnvägen så långt som möjligt ska förläggas parallellt med väg 27/40 och andra existerande barriärer. Bara Bollebygd Syd möjliggör en koppling till Kust till kustbanan, väster om Bollebygd. Boråsregionen vill se förstärkningsalternativet och att kopplingspunkten till Kust till kustbanan öster om Mölndal genomförs, samt vidare utredningar och kommunikation med kommunledningen i Bollebygd.

Boråsregionen menar att det i kommande handlingar tydligare bör kopplas vilka fördelar korridorerna har i förhållande till ändamål och projektmål. På samma sätt behöver bortvalen beskrivas utifrån målbeskrivningar.

Boråsregionen förordar ett centralt stationsläge i Borås, för att vara en attraktiv station som också underlättar byte till Kust till kustbanan och Älvsborgsbanan. Ett externt stationsläge försvårar Borås utveckling. Vidare förordas ett centralt stationsläge vid Landvetter flygplats med attraktiva bytesmöjligheter och överflyttning av resenärer från bil till tåg, för mer hållbart resande. Alternativ Raka vägen bör utgå då det inte möjliggör en station i Mölndal. En sträckning via Mölndal är tydligt i Trafikverkets positionspapper. En station i Mölndal är viktig då många inte har centrala Göteborg som slutdestination.

Boråsregionen påpekar att det är viktigt att regeringsuppdraget (2020-06-25) som ska visa uppdaterade uppgifter inom en total investeringsram på 205 miljarder kronor inte påverkar arbetet med ny stambana Göteborg–Borås.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:864.

*Trafikverkets kommentar:*

Utvärdering och avgränsning av korridor- och stationsalternativ och ytterligare stationsorter kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4. Kopplingspunkt öster om Mölndal kommenteras i anslutning till Borås avsnitt 5.5.2.

Trafikverket har beaktat Boråsregionens synpunkter vid bedömning av de studerade alternativen. De sammantaget bästa alternativen för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1 och korridor Bollebygd Syd samt korridor Osdal/Borås C med stationslägen vid Osdal och vid Borås C (B11A). För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2 och för delsträckan genom Borås är korridor Lusharpan med stationsläge B4 på bibana rangordnat som nummer 2.

Regeringsuppdraget kommenteras i anslutning till Göteborg Stads avsnitt 5.5.3.

#### 5.6.4. Räddningstjänsten Storgöteborg

Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG) har inget att erinra men håller med om att det i fortsatt arbete behöver utredas och belysas hur en insats möjliggörs i det fall järnvägsanläggningen förläggs i tunnel.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:153.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att fortsätta dialogen med Räddningstjänsten Storgöteborg och Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund.

#### 5.6.5. Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund

Inom Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund (SÄRF) område idag finns inga större och djupare tunnelanläggningar. En järnvägsanläggning och station i tunnel skulle medföra ett stort behov av att utöka räddningstjänstens förmåga att hantera denna typ av anläggningar i fråga om kostnadsdrivande utrustning, utbildning, ledning och bemanning. En tunnelanläggning ställer stora krav på fordon, specialutrustning, kommunikationsmöjligheter och inbyggda tekniska lösningar.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:873.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att fortsätta dialogen med Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund och Räddningstjänsten Storgöteborg.

## 5.7. Berörda statliga myndigheter

### 5.7.1. Fortifikationsverket

Hänvisar till Försvarmaktens yttrande som sammanfattas i avsnitt 5.7.2.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1530.

*Trafikverkets kommentar:*

Hänvisningen noteras.

### 5.7.2. Försvarmakten

Försvarmakten motsätter sig att Trafikverket går vidare med alternativa sträckningar till stationsalternativ B11 Osdal. Söder om Borås finns Försvarmaktens övningsområde Bråt. Beroende på hur de föreslagna sträckningarna som slutar i stationsalternativ B11 Osdal fastställs kan dessa komma att förhindra Försvarmaktens möjlighet att bedriva verksamhet inom övningsområdet.

Försvarmakten påtalar att det är av yttersta vikt att samverkan mellan Trafikverket och Försvarmakten fortgår. Detta för att säkerhetsställa järnvägsanläggningen inte innebär påtaglig skada på riksintressen för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket MB som omfattas av sekretess enligt 15 kap 2 § OSL. Försvarmakten kommer att motsätta sig sträckningar som riskerar att medföra negativ påverkan eller skada på Försvarmaktens områden av riksintresse eller övriga verksamhet i området.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:682.

*Trafikverkets kommentar:*

Samverkan med Försvarmakten pågår för att säkerställa att järnvägen inte innebär påtaglig skada på riksintresset för totalförsvarets militära del.

### 5.7.3. Luftfartsverket

De föreslagna utredningskorridorerna påverkar Luftfartsverkets (LFV) CNS-utrustning och utan fördjupad utredning kan alternativen för korridorerna inte godkännas. Påverkan på LFV:s CNS-utrustning som utgör skyddsobjekt kan inte redovisas i remissvaret på grund av sekretess. Trafikverket kommer att informeras om vilka delsträckor som ligger inom skyddsområdena för LFV:s CNS-utrustning.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum och LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras. Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

I remissvaret har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser

skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1326.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har i samråd med Luftfartsverket och Swedavia gjort en utredning av elektriska störningar från kontaktledningsanläggningen på Landvetter flygplats kommunikationsutrustning. Fortsatta samråd kommer att hållas med Luftfartsverket angående påverkan på CNS-utrustning.

#### 5.7.4. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Miljöbedömningsprocessen ska ta särskild hänsyn till människors hälsa och säkerhet och belyser både projektets potential att orsaka olyckor eller kriser, men också projektets sårbarhet för olyckor, kriser och yttre händelser. Att identifiera, beskriva och bedöma rimliga alternativ är en väsentlig del av miljöbedömningen. Alternativ kan handla om såväl utformning som olika lokaliseringar.

Trafikverket har i lokaliseringsutredningen och MKB hänvisat till att risk- och säkerhetsfrågor ska utredas vidare i det fortsatta arbetet och värderas i samband med planläggning av järnvägen. MSB vill framhäva vikten av att beakta risk- och säkerhetsfrågor redan i projektets tidiga skeden, inklusive vid lokalisering och val av olika alternativ. Detta för att uppfylla de krav som ställs enligt MB och miljöbedömningsförordningen men också för att kunna bedöma de tekniska utmaningarna och eventuella kostnader av betydelse för projektets genomförande.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1048.

*Trafikverkets kommentar:*

Översiktliga riskbedömningar ingår i MKB och lokaliseringsutredning för att bedöma tekniska utmaningar och kostnader. Ett översiktligt säkerhetskoncept kommer att tas fram och i nästa skede kommer riskanalyser att genomföras. Risk och säkerhetsarbetet kring utpekade punkter kommer att fördjupas för att klarlägga åtgärdsbehov och lämplig utformning. Prövning vid Natura 2000-område och dispens från artskyddsförordningen hanteras i MKB.

#### 5.7.5. Naturvårdsverket

Lokaliseringsutredningen omfattar alternativ där underlaget indikerar att Natura 2000-områden kan komma att påverkas, direkt eller indirekt. Även då det planeras för tunnel förbi eller i anslutning till skyddade områden kan sådan risk föreligga, inte minst under byggskedet. För att minska risken för kostsamma omtag eller låsningar i processen bör Trafikverket i ett tidigt skede bedöma hur alternativen kan påverka Natura 2000-områden. Innan beslut om val av korridor måste det vara möjligt att bedöma om den valda korridoren kan få en sådan påverkan att tillstånd enligt 7 kap 28 a § MB krävs.

Det remitterade underlaget anges att vidare utredning kommer att belysa huruvida dispens för skyddade arter kan bli aktuellt inom ramen för järnvägsprojektet. Naturvårdsverket vill



tydliggöra att en rad förutsättningar ska vara uppfyllda för att dispens ska kunna medges gällande djur- och växtarter som skyddas enligt 4 och 7 §§ artskyddsförordningen. Artskyddsförordningens bestämmelser kan ses om en precisering av lokaliseringsprincipen och måste därför beaktas i samband med den lokaliseringsprövning som sker i samband med en tillåtighetsprövning eller, för projekt som inte tillåtighetsprövas, i samband med planprövningen. Naturvårdsverket anser att Trafikverket vid val av lokalisering behöver beakta innebörden av punkten 14 § 1 i artskyddsförordningen.

MKB ska innehålla uppgifter om de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa de negativa miljöeffekterna enligt 6 kap 35 § 5 punkten MB. Hanteringen av negativa effekter av en exploatering bör följa en skadelindringshierarki. En utredning av kompensationsåtgärder kopplat till olika utredningsalternativ bör påbörjas i ett tidigt skede av miljöbedömningen för att öka möjligheten att få ett bra underlag för prövningen.

Naturvårdsverket ser det som positivt att ekologiska samband i naturmiljön kommer att utredas vidare under hösten 2020. Naturvårdsverket anser dock att underlag om ekologiska samband i naturmiljön utgör ett viktigt underlag vid val av korridor för att så långt som möjligt minimera intrång, fragmentering och barriär-effekter som ett led i att säkerställa att landskapsekologiska samband upprätthålls.

Naturvårdsverket ser det som positivt att hållbarhetsbedömningen förhåller sig till miljöbedömningen och hur resultatet från respektive process skiljer sig från varandra. Miljöbedömningar är en lagstadgad process enligt 6 kap MB där MKB ligger till grund för prövning av ärendet. Naturvårdsverket vill här förtydliga att andra underlag som inte regleras i lagstiftningen, men som tas fram i planeringsprocessen såsom hållbarhetsbedömningen, kan vara värdefulla verktyg för att exempelvis skapa transparens kring avvägningar mellan olika mål, men dessa utgör inte en lagstadgad grund för framtida prövning av ärendet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:903.

*Trafikverkets kommentar:*

Prövning vid Natura 2000-område och dispens från artskyddsförordningen hanteras i MKB. Möjlig kompensation hanteras översiktligt i MKB. För områden där stora miljökonsekvenser kan uppstå trots omfattande miljöanpassningar och skyddsåtgärder kommer behov av kompensationsåtgärder utredas vidare i kommande skede. Ett fördjupat arbete kommer också att göras inför ansökan om tillåtighet.

Ekologiska samband ingår under naturmiljö i MKB. I MKB har utretts hur vissa arter och deras betydelsefulla livsmiljö fördelar sig i landskapet och utifrån detta har områden identifierats där sambanden är särskilt starka respektive känsliga. Att MKB ligger till grund för framtida prövning förtydligas i MKB:s kapitel 2 och 13.

I ett första steg har ett flertal olika alternativ utvärderats utifrån hållbarhetsbedömningar där alternativens möjlighet att uppnå målen inom social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet utgjorde underlag för bortval av alternativ.

Miljöbedömningsprocessen har varit en del i avgränsningen av möjliga lokaliseringsalternativ genom att alternativskiljande miljöaspekter ingår i hållbarhetsbedömningen. I ett andra steg har miljöbedömningen varit en av sex bedömningsgrunder som samtliga utgjort underlag för utvärdering och rangordning av kvarvarande alternativ. MKB kommer ligga till grund för den kommande tillåtlighetsprövningen. Metoden beskrivs under kommentar till yttrande från Länsstyrelsen i Västra Götaland.

#### 5.7.6. Polisregion Väst

Polisregion Väst menar att det är viktigt att göra allt för att minska möjligheten till olovligt spårbeträdande (spårspring) samt hindra personpåkörningar inklusive självmord. I händelse av en olycka är det viktigt med Rakeltäckning på hela sträckan, även i tunnlar och bergskärningar. Det är viktigt att beakta framkomlighet för Polisen vid en evakueringssituation, under hela hotskalan från fred till krig.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:616.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Det kommer att uppföras stängsel längs den nya järnvägen och Trafikverket kommer att arbeta med att begränsa möjligheten till spårspring vid stationer.

Täckning kommer att finnas vid järnvägsnätet i markplan, täckning kommer även att finnas i spår- och servicetunnlar samt i bergsskärningar i anslutning till dessa. I eventuella undermarksanläggningar kommer utrymnings- och evakueringsmöjligheter att tillgodoses. Detta kommer att hanteras mer i detalj i kommande skede och tas upp på samrådsmöte med berörda myndigheter.

#### 5.7.7. Skogsstyrelsen

Bland de skyddade naturområdena saknar Skogsstyrelsen naturvårdsavtal, som är civilrättsliga avtal mellan staten och markägaren, där staten gått in med pengar för att bevara områdets naturvärden. Inom utredningsområdet finns ett flertal. För att tydliggöra var de skyddade områdena ligger önskas kartorna kompletteras med naturvårdsavtal och biotopskyddsområden.

Aktuella uppgifter om miljövärden i skogen, till exempel nyckelbiotoper och skyddade skogsområden finns på [www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor](http://www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor). Dessa register fylls kontinuerligt på med nya områden. Det kan också finnas flera oidentifierade nyckelbiotoper i området. Inom utredningsområdet kan det finnas pågående områdesskyddsarbete.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:784.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Tillräckligt underlag för utvärdering ingår i den naturvärdesinventering som genomförts och kartorna i MBK kommer inte att kompletteras med naturvårdsavtal och biotopskyddsområden. Utöver den formella hanteringen av järnvägsprojektet enligt lagen om byggande av järnväg (1995:1649) kommer ett antal andra tillstånd och prövningar behöva genomföras innan bygget kan starta. I

MKB finns en översiktlig sammanställning av dessa. En mer detaljerad avgränsning kommer att ske i kommande skede.

#### 5.7.8. Strålsäkerhetsmyndigheten

I MKB beskrivs var magnetfält förekommer och hur det påverkar människor. I bedömningar av olika alternativ och eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder ska MB beaktas. Ett viktigt underlag för att kunna göra den bedömningen är att magnetfältsnivåer redovisas för bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt och förhöjda fält kan förväntas på grund av järnvägens kraftledningssystem. Strålsäkerhetsmyndigheten menar att Trafikverket behöver därför göra en sådan redovisning.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:694.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Redovisning av elektromagnetiska fält som underlag för utvärdering av alternativ redovisas i kapitel 9 i MKB. När fördjupade studier avseende järnvägens läge och utformning gjorts kommer beräkningar avseende elektromagnetiska fält att genomföras för att lämpliga skyddsåtgärder ska kunna projekteras vid framtagande av planförslag.

#### 5.7.9. Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

SGU menar att materialförsörjning och masshantering är viktiga aspekter att beakta i projektet och på grund av givna geologiska förutsättningar varierar bergkvalitet, hållfasthet och därmed bergartens lämplighet för olika användningsområden avsevärt utmed korridorerna. Ur miljö- och hållbarhetsperspektiv är det viktigt att optimera användningsområden för uppkomna berg- och jordmassor och generellt att minska behovet av bergmaterial och transport. Dessa frågor hanteras lämpligen i en masshanteringsplan. SGU anser att krossat berg eller morän ska användas istället för naturgrus.

För generell hjälp till handledning och tillgång till översiktlig, relevant geologisk information och eventuell påverkan på grundvattenförhållanden i området för planerad sträckning hänvisar SGU till checklista för infrastrukturprojekt.

Enligt de korridorer som fortsatt bedöms som aktuella kommer järnvägen att korsa grundvattenförekomsterna vid Nolån/Storån och Viskan. Båda dessa förekomster kan tydligt komma att påverkas om skärningar, tråg eller tunnlar skulle korsa eller dränera den mättade delen av en formation. Vidare kan schaktning i omättad zon eller hydrauliskt skyddande jordlager komma att påverka förekomsternas sårbarhet. SGU anser att schaktning i grundvattenförekomst Nolån/Storån eller ovanliggande hydrauliskt skyddande jordlager bör undvikas för att undvika påverkan på flöde och för att minimera risk för eventuell föroreningsspridning.

I närheten av Borås återstår fyra stationsalternativ som samtliga är förlagda i anslutning till grundvattenförekomsten vid Viskan. Ett par av alternativen innebär passage av förekomsten i bergtunnel, på bro eller bank. Det är utifrån underlaget svårt att bedöma om tråg, skärningar eller berg-jordövergångar kan komma att vara aktuella i förekomstens närhet. Förekomsten har trots sitt urbana läge god kvantitativ och kemisk status. Det är viktigt att

föroreningar ej mobiliseras till följd av en framtida järnväg, till exempel genom ökad grundvattenbildningen eller ändrade strömningsförhållanden.

I korridorerna dominerar geologiska förhållanden med tunna jordlager och kristallin berggrund där det förekommer lokala våtmarker. Dessa våtmarker är som regel utströmningsområden för grundvatten, något som kan påverkas av exempelvis bergtunnlar och skärningar. Det bör särskilt beaktas att även små avsänkningar av berggrundsvattennivå (någon decimeter) kan ha stor betydelse för grundvattenutflödet. En avsänkning i berggrundsvatten kan ändra förutsättningar för grundvattenberoende ekosystem genom att flöden minskar och vattenkemiska förhållanden ändras.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:1012.

*Trafikverkets kommentar:*

Förutsättningar och konsekvenser avseende materialförsörjning, masshantering och grundvattenförekomster ingår i MKB och i den hållbarhetsbedömning som görs i lokaliseringsutredningen.

Berg- och jordmassor ska så långt möjligt återanvändas i projektet och därmed bidra till en god hushållning med naturresurser. Beräkningar av mängden massor, såväl uppkomst som behov, är genomförda med den noggrannhet som är möjlig i en lokaliseringsutredning. Uppgifterna jämförs och beskrivs i MKB. Fortsatt arbete med Masshanteringsanalys samt framtagning av en Masshanteringsplan kommer göras i kommande skeden. Beräkningarna kommer då att förfinas och arbetet med att hitta lämpliga användningsområden och mottagningsplatser för projektets överskottsmassor kommer intensifieras ytterligare och preciseras. I MKB bedöms även risken för påverkan på grundvattenförekomster och risken för spridning av föroreningar vid förorenade områden. Gällande användbara länkar så tar Trafikverket med sig informationen i den fortsatta utredningen.

#### 5.7.10. Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)

SMHI har tagit del av rubricerade samrådshandlingar och har inga ytterligare synpunkter utan hänvisar till yttrandet från 28 april 2020.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:1231.

*Trafikverkets kommentar:*

För Trafikverkets kommentar till SMHI:s tidigare yttrande hänvisas till avsnitt 4.7.10.

Sedan samrådet hösten 2020 har Trafikverket analyserat översvämningsrisker vilka kompenseras för framtida klimat utifrån höga flöden och skyfall. Justeringar för framtida klimat görs för anläggningens hela livslängd. Fördjupade studier angående skyfall i Mölndalsåns dalgång pågår.

#### 5.7.11. Övriga myndigheter

Följande myndigheter har meddelat att de avstår från att yttra sig:

- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Kemikalieinspektionen
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Statens fastighetsverk (SFV)

Följande myndigheter har yttrat sig men har inga synpunkter i detta skede:

- Statens Geotekniska Institut (SGI)
- Elsäkerhetsverket
- Energimyndigheten
- Post- och telestyrelsen
- Lantmäteriet

## 5.8. Berörda statliga bolag

### 5.8.1. Swedavia

Swedavia förordar alternativ L1 och anser att alternativ L7 bör utgå. Swedavia förordar alternativ L1 med hänsyn till att det är ett mycket terminalnära alternativ som kopplar ihop kollektivtrafiken. Enligt Swedavia är sannolikt en tunnel/överdäckning av stationen den enda rimliga lösningen för att få en terminalnära anslutning som inte skapar barriäreffekter och som bäst möter flygsäkerhetskraven. Alternativ L1 inrymmer både flygplatsens arbete med Masterplan samt möjliggör utveckling av Airport City. I norr påverkas Airport City i begränsad omfattning, med en sydligare korridor kan kommande bana 2 påverkas negativt.

Alternativ L3 medför enligt Swedavia en terminalnära station, men är ur säkerhetssynpunkt det mest utmanande alternativet då järnvägen sträcker sig på eller invid flygplatsens skyddsobjekt och ligger nära ett vitalt säkerhetsområde som används. Ett stort antal anläggningar behöver i detta alternativ omlokaliseras/ersättas. Alternativ L3 leder till stor påverkan på angöringen till flygplatsen och på kommunikationsutrustning för flygtrafikledningen och bansystemen (CNS-utrustning). En överdäckning av delar av järnvägen kommer att behövas för att inte omöjliggöra den planerade expansionen av terminal och uppställningsplatser för flygplan. Överdäckningen behöver vara i marknivå för att möjliggöra logistiken för flygplan, fordon och resenärer.

Swedavia anser att alternativ L7 bör utgå. Alternativet uppfyller inte det grundläggande syftet att koppla ihop järnvägen med flygplatsen då alternativet innebär en extern station. Alternativet innebär även omfattande påverkan på Swedavias planprocess, kostnader och på investeringar som redan är beslutade. L7 påverkar kommande bana 2 och därmed

riksintresset, vilket innebär är en rent fysisk konflikt samt påverkan på flygsäkerheten är stor.

Swedavia påpekar att projektet Göteborg – Borås handlar om kommunikationer och att riksintresse för kommunikation därför bör synliggöras.

Gällande korridorer förordas de som har minst påverkan på både riksintresset Bana 2 och utvecklingsområdena för Airport City. I värdering av stationsalternativen behöver riksintresset bana 2 omfattas och tas med i ett nästa steg för en helhetsbedömning samt koppling till järnvägens linjedragning.

Swedavia anser att 400 meters plattformslängd bör analyseras närmre om det kan vara en planeringsförutsättning för flygplatsen. Detta för att inte skapa begränsningar för den framtida utvecklingen.

Swedavia anser hänsyn ska tas till att samtliga kostnader vid val av stationsläge, särskilt för stationsalternativen L3 och L7. I detta ingår bland annat omlokalisering av befintliga anläggningar och infrastruktur men även att möjliggöra för resenärer att nå målpunkten för resan, riskeliminerande åtgärder gällande flygsäkerhet och så vidare. Alternativen L3 och L7 medför ett behov av någon form av persontransport mellan stationen och terminalen. Denna kostnad behöver ingå i jämförelsen av alternativen, både investering, framtida drift och underhåll.

Alternativ L3 och L7 medför ny form av bullerpåverkan för boende nordost och öster om flygplatsen. Det är viktigt att beakta hur påverkan av kombinerat buller från flyg och järnväg kommer att se ut. En akustisk utredning behövs för att utröna att inte olika buller förstärker varandra, för att inte Swedavias bullerisoleringskurvor ska riskera att påverkas så att de inkluderar annat än flygbuller.

Inom flygplatsen finns utrustning som är känslig mot vibrationer vilket behöver beaktas i valet av korridor och stationsläge. Även negativ påverkan av partiklar ifrån sprängning (i och i närheten av flygplatsen) behöver tas med i kommande detaljstudier. Separata flygsäkerhetsanalyser behöver göras avseende de olika stationsalternativen inklusive studier gällande elektromagnetiska fält och vibrationer.

Swedavia har en handlingsplan för luft i syfte att minska utsläppen. Planen ingår i flygplatsens miljötillstånd och där anges bland annat att det ingår provtagning av luft. Det är av stor vikt att luftmätningar sker innan byggskede och parallellt med anläggningsarbetena för att särskilja eventuell luftpåverkan från byggnation av järnvägen från påverkan av flygtrafiken.

På flygplatsen och i dess närhet förekommer PFAS till följd av historisk användning av brandskum innehållande PFOS. Det finns förekomst av PFAS i den stora hangaren på flygplatsen och utbredningen av föroreningen i marken är ännu inte utredd. PFAS riskerar att påverka samtliga föreslagna alternativ. Swedavia framför att nordost om flygplatsen, på en fastighet som inte ägs av Swedavia, har det olovligt tippats omfattande massor av okänt ursprung där förorening inte kan uteslutas.

I flera av alternativen sker en påverkan på flygplatsens dagvattenmagasin. Förekomsten av föroreningar i sprängstensmagasinen har inte utretts och det är möjligt att det finns förorenat sediment att beakta.

För alternativ L1 behöver tidigare utförd EMC- utredning uppdateras med avseende på järnvägens läge i korridoren. Nivåer av järnvägen och lösning behöver undersökas närmre.

Några av de alternativa stationsalternativen och korridorerna berör externa aktörer på flygplatsen. En närmre analys kommer behövas framöver gällande påverkan på deras verksamhet.

Swedavia delar gärna det kunskapsunderlag som tagits fram genom en inventering av naturmiljön vid flygplatsen. Kunskapsunderlaget omfattar vilka områden som bör beaktas, en lista över ekosystemtjänster och utpekande av ansvarsarter.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:696.

*Trafikverkets kommentar:*

Lokaliseringsutredningen och MKB:n har efter samrådet hösten 2020 kompletterats med utförliga konsekvensbeskrivningar samt förslag till rangordning av de studerade alternativen, vilket ger svar på flera av de frågor som Swedavia tar upp i sitt yttrande.

Trafikverket har fattat beslut om syfte och övergripande mål för nya stambanor. I målområde Kapacitet och robusthet anges vilka stationer som ska möjliggöra resandeutbyte med höghastighetståg och därmed behöver ha 400 meter långa plattformar. Landvetter flygplats ingår inte i denna grupp av stationer. I kapitel 4 i lokaliseringsutredningen finns mer att läsa om bakgrunden till beslutet om 250 meters plattformar.

Avseende Swedavias synpunkt angående påverkan på kommunikations- och säkerhetsutrustning se Trafikverkets kommentar på Luftfartsverkets yttrande i avsnitt 5.7.3.

Förorenad mark, vibrationer, buller, luftutsläpp, naturmiljö, dagvatten med mera behandlas i MKB. Behovet av vibrationsdämpande åtgärder har bedömts med tidigare utredningar som grund. Luftmätningar kommer att ingå i kommande kontrollprogram. Riksintressen för kommunikationer redovisas i lokaliseringsutredning och MKB.

Lokaliseringsutredningen har beaktat riksintresset för kommunikation avseende flygplatsen och gör bedömningen av föreslaget alternativ kan samexistera med flygplatsens riksintresse.

Trafikverket har beaktat Swedavias synpunkter vid bedömning av de studerade alternativen. Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av en station vid Landvetter flygplats bedöms vara stationsläge L1 i tunnel under flygterminalen.

## 5.9. Organisationer och föreningar som kan antas bli berörda

### 5.9.1. Benareby Aktivitetsförening

Styrelsen för Benareby Aktivitetsförening (som äger och driver Benarebyskolan, Härryda Benareby 1:26) har granskat förslagna korridorer Tulebo och Landvetter Öst. Föreningen häpnar över att man kommer att radera hela centrala Benareby med alternativ Landvetter Öst och ödelägga den södra delen med alternativ Tulebo. Benareby är en äldre kulturbygd med höga historiska värden. Benareby är också med i kommunens kulturmiljö- och naturvårdsplan.

De naturvärden som denna bygd innefattar är gammelskog med en mängd rödlistade växt- och djurarter. Naturvärdena är unika i sitt slag då de är så storstadsnära. Benareby är en attraktiv boplatz för både människor och djur, därför är det en naturligt växande by med stor inflyttning av bland annat barnfamiljer.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:1517 och 2020/119740:627.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende sociala och ekologiska värden i området vid bedömning av de studerade alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering, en kulturarvsanalys samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. För delsträcka Almedal-Landvetter flygplats bedöms korridor Mölnlycke vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen och korridor Tulebo rangordnas som nummer 2.

### 5.9.2. Borås Flygplatsförening

Borås Flygplatsförening menar att det i första hand är alternativet Bollebygd Syd med bank/skärning och stationsläge B4 och B11 som berör och påverkar flygplatsen. Tunnelalternativen bedöms inte påverka flygplatsen. De tidigare redovisade hinderfrihetskraven för flygplatsens båda banor måste beaktas med god marginal om en bansträckning planeras nära flygplatsen. Om området sydväst och söder om flygplatsen blir aktuellt för järnvägsdragningen, måste placering ske så långt som möjligt från flygplatsområdet. Viktigt är att en skärning i terrängen utnyttjas så att banvall och eventuell kontaktledning placeras så lågt som möjligt från och i förhållande till flygplatsen. Ledningen bör inte ligga högre än i ungefärlig höjd med landningsbanornas sydvästra del.

Borås Flygplatsförening förutsätter att placeringen av den planerade järnvägen sker på ett sådant sätt att största möjliga hänsyn tas till befintlig flygverksamhet. Särskilt bör faktorer som direkt berör flygsäkerheten beaktas, utöver hinderfrihet även risk för EMC störningar etcetera. I det fall att en placering av järnvägen som berör flygverksamheten aktualiseras, står vi gärna till förfogande med kompletterande upplysningar om vår verksamhet, krav, behov och möjligheter samt våra kunskaper om det närliggande området.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:1772.



*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer i den fortsatta planläggningen att samråda med Borås Flygplatsförening om frågor som berör flygsäkerhet med mera.

För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

Trafikverkets förslag till lokalisering av station i Borås är alternativ Osdal/Borås C (B11A) med korridor Lusharpan (B4) som nummer 2.

### 5.9.3. Botaniska Föreningen i Göteborg

Mellan Landvetter flygplats och Borås består hela området norr om väg 27/40 och nuvarande järnväg av ett mosaiklandskap av skog/brukad skog/myrmarker och småskalig jordbruksmark. Alla förslag av den nya höghastighetsbanan norr om den nuvarande väg 27/40 mellan Landvetter flygplats och Borås bör inte ingå i det fortsatta planarbetet. Föredragen dragning är längs befintlig infrastruktur. I väster inom Raka vägen och i öster inom Bollebygd Syd.

Mellan Landvetter flygplats och Göteborg verkar sträckningen Landvetter Öst, via Burås och Benareby samt Raka vägen ha minst inverkan på Yxsjöns naturreservat, Gunneboområdet och Hårssjön med Rambo mosse. Raka vägen kommer i så fall att vara belägen så nära befintligt vägsystem som behöver användas under byggnationen och senare för underhåll. Detta minskar troligen utsläpp under byggnationen eftersom avstånden för transporter minskas och längden på vägnätet som behöver byggas för utbyggnaden av järnvägen minskas avsevärt. Genom att området inte fragmenteras alltför mycket kommer färre invasiva arter att spridas ut i delvis orörd natur.

Enligt klimatriksdagen kommer förutsättningarna för att klara klimatmålen vara att 20 procent av skogen bevaras intakt som en av de viktigaste kolsänkorna vi har. Här i fastslås att skogen inte kan vara källa till biobränsle mer än i mycket liten skala vilket troligen är en kunskap som ännu inte samhället kommit till insikt om. Skogen har stor biologisk mångfald. Järnvägens planering bör även innefatta biologisk kunskap i klimatkalkylen.

Det aktuella skogsområdet är dåligt undersökt och är ett gränsområde mellan västlig taiga och sydligare element. Detta är en naturtyp som har en liten utbredning i Sverige och Norge. Naturtypen är upptagen på EU:s habitatslista. Avsaknad av uppgifter på artportalen skall inte tas som intäkt för att området inte behöver inventeras ytterligare.

Utbyggd i redan anspråkstagna transportkorridor är att föredra för att bibehålla områden i närheten av storstadsbebyggelse som tillåter rekreation och avkoppling utan ljus och ljudstress för människor och djur. Det välbekanta och välbesökta Klippans naturreservat bör förutom sina biologiska kvaliteter skyddas också från buller.

Olyckor med höghastighetståg innebär en risk för omfattande skadeproblem och transportproblem vid räddningsarbete. Detta kan också vara ett skäl att lägga bansträckningen så nära befintligt vägsystem som möjligt.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:791.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende naturvärden och klimat vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering genomförts inom utvärderade korridorer. Trafikverkets förslag till lokalisering är lokaliseringsalternativ Mölnlycke – Bollebygd Syd – Osdal/Borås C (B11A). Genom Borås är korridor Lusharpan med stationsläge B4 rangordnat som nummer 2.

Trafikverkets övergripande mål för nya stambanor och projektmål för delen Göteborg-Borås innefattar mål för minskad klimatpåverkan och långsiktigt god hushållning med naturresurser. Järnvägens klimatpåverkan har bedömts med hjälp av klimatkalkyl-beräkningar. Dessa beräkningar görs för lokaliseringsalternativen för att uppskatta den energianvändning och klimatbelastning som anläggandet och driften av den nya stambanan ger upphov till ur ett livscykelperspektiv. Det som kräver energi och genererar emissioner av växthusgasutsläpp beskrivs i klimatkalkylen med koldioxidekvivalenter. Skogsavverkning ingår i beräkningarna. Effekter och konsekvenser avseende klimat och naturresurser ingår i den sammanvägda bedömningen av alternativen.

#### 5.9.4. Friluftsfrämjandet Mölnlycke och Sjövalle FK

Friluftsfrämjandets Lokalavdelning Mölnlycke och Sjövalle FK har gemensamt yttrat sig att om att avslå dragning av stambanan enligt alternativen Landvetter Öst eller Mölnlycke, på bank eller i skärning, norr om Finnsjön. Alternativen skulle få en stor negativ påverkan på området ur rekreationssynpunkt. Dels skulle stora delar av det etablerade stignätverket för vandring och stigcykling förstöras, dels skulle det också skapas en betydande barriäreffekt i området för all typ av friluftsliv och rekreation. Sannolikt skulle Finnsjögården dessutom fullständigt förlora sin betydelse, både när det gäller Sjövalle FK:s eget nyttjande och allmänhetens tillgänglighet och nyttjande av gården. Föreningarna menar att en dragning av järnvägen förbi Finnsjön skulle vara förödande för föreningarnas verksamheter och även för möjligheterna till aktivt friluftsliv och frisksport.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:625.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende värden för rekreation och friluftsliv i området norr om Finnsjön vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1) samt korridor Bollebygd Syd. För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2.

#### 5.9.5. Gesebols byalag och bygdegårdsförening

Gesebols byalag och bygdegårdsförening yrkar att samtliga korridoralternativ för den nya järnvägen, vilka inte innebär lokalisering tillsammans med, eller i direkt anslutning till

befintliga väg 27/40 stryks. Föreningen anser vidare att konsekvenserna av att dra järnvägen i helt nya korridorer kraftigt undervärderats i de befintliga samrådsdokumenten och att MKB saknar flera väsentliga delar. Vidare anser det att ett flertal perspektiv saknas och att rena faktafel föreligger när det gäller korridorerna norr om Bollebygd och norr om Viaredssjön. Ett resonemang saknas även kring lång- respektive kortsiktighet i de ekonomiska avvägandena. Bollebygd blir enligt nuvarande förslag utan station. I det långa perspektivet förefaller de nordliga korridorerna, vilka för all framtid omöjliggör en station i Bollebygd, som raka motsatsen till god samhällsplanering.

En station i Knalleland framförs också som en kostnadsbesparing i byggnadsfasen och ett argument för de nordliga korridorerna. Med ett längre perspektiv förefaller dock ett stationsläge i centrum vara det absolut vettigaste för en stad som Borås. Föreningen saknar beskrivningar om kulturbygden och lyfter fram värdet med områdets rekreation och friluftslivs möjligheter. En dragning av järnvägen i de norra korridorerna skulle innebära ljudförorening i en miljö som idag är orörd. Där de nordliga korridoralternativen kommer att få stå i direkt motsatts till Sveriges riksdags miljö kvalitetsmål, Generationsmålet, samt de internationella Rödlistningen och EU:s fågeldirektiv.

Föreningen anser att samrådshandlingarna saknar referens till FN:s Barnkonvention som sedan 2020 är lag i Sverige samt att en barnkonsekvensanalys saknas. Även brister i kap 1.6.3 Projektmål för Göteborg – Borås under rubriken Hälsa och säkerhet. Här borde det finnas med skrivningar om att särskilt beakta barnens perspektiv vid en utbyggnad av järnvägen och vi efterlyser Trafikverkets vidare resonemang kring hur man bäst efterlever artikel 3 och artikel 6 i barnkonventionen när det gäller prioriteringen mellan olika korridorer i järnvägsbygget.

Resonemang kring Generationsmålet tillsammans med de 16 miljömålen saknas i samrådshandlingarna, och vill understryka att exploatering av miljöerna i de nordliga korridorerna står i direkt motsatts till ovan refererade mål.

Föreningen önskar en fortsatt dialog och bjuder in Trafikverket till möten för att få förklara deras syn innan samråd våren 2021. Vi ser det som lämpligt att ha ett första möte under januari månad.

Fullständigt yttrande finns diariet på ärendenummer TRV 2020/119740:1875, 1889 och 1890.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende värden för kultur, rekreation, friluftsliv, boende och natur i Gesebolsområdet vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering, en kulturarvsanalys samt social konsekvensanalys genomförts. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

Trafikverkets mål för nya stambanor utgår från övergripande nationella miljömål och FN:s globala hållbarhetsmål enligt Agenda 2030. I MKB finns en redovisning

över vilka miljö kvalitetsmål som bedöms påverkas. Till samrådsperioden hösten 2020 var MKB ännu inte klar. PM Social konsekvensanalys utgår bland annat från FN:s barnkonvention och omfattar bedömningar ur ett barnperspektiv.

För beskrivning av hur samrådet genomförs se inledningen av kapitel 5. Under samrådsperioden hösten 2020 fick föreningen möjlighet att ställa frågor till Trafikverket på ett möte och det har varit fortsatt dialog inför samrådet våren 2021.

#### 5.9.6. Göteborgs Astronomiska Klubb

Sedan 1984 har Göteborgs Astronomiska Klubb sitt observatorium på en bergknalle utefter Lahallsvägen. För att verksamheten fortsatt ska vara meningsfull önskar de slippa alla former av ljuskällor i närhet. Klubben ser en fara i om strålkastarljus från ett tåg träffar observatoriet. Väderstrecken öster, söder och väster är viktigast medan norr är av mindre betydelse varför en dragning helst ses norr om observatoriet (Raka vägen). Området är även ett förnygringsområde för Nattskärra.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:1245.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har noterat klubbens synpunkter angående störande ljuskällor. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering genomförts.

Några särskilt starka delområden för Nattskärra kan urskiljas. Arten bedöms inte vara avgörande för korridorsval men kan aktualiseras i ett järnvägsplaneskede. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. För delsträcka Almedal-Landvetter flygplats bedöms korridor Mölnlycke vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen. I denna delsträcka går korridoren i tunnel mellan Mölnal och förbi Mölnlycke där den fortsätter i bank eller skärning fram till Landvetter flygplats.

#### 5.9.7. Hestrafors Idrottsförening

Hestra Idrottsförening förordar dragning söder om väg 27/40 i Bollebygds kommun. Föreningen menar att på så sätt sparas den fina naturen och dalgången som finns norr om Bollebygd och dessutom undviks påverkan på en stor del av kommunens föreningsliv.

Hestrafors Idrottsförening bedriver fotbolls- och innebandyverksamhet och har drygt 400 medlemmar. I norra delen av korridoren finns två av föreningens fotbollsplaner. Föreningen hade drabbats mycket negativt av en järnväg genom området.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:540.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående påverkan på föreningens verksamhet vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som underlag har bland annat den sociala konsekvensanalysen som tagits fram utgjort underlag. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

**5.9.8. Hindås skidklubb**

Hindås skidklubb menar angående alternativen Hindås och Hestra att placera den nya järnvägen över friluftsområdet med konstsnö-skidanläggning, elljusspår, Sjuhäradsleden och motionsspår skulle vara förödande för friluftsarten och hela Hindås samhälle. Ett 30-tal bostäder i Sundshults by och skidcentret ligger inom korridoren. Klippans naturreservat och fornminnet Offerstenen ligger invid korridoren. Området gästas av motionärer och andra besökare året om och på vintern av tusentals skidåkare.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:1877.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat skidklubbens synpunkter angående påverkan på friluftsområdet, Sundshults by och Klippans naturreservat vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som underlag har bland annat den sociala konsekvensanalysen som tagits fram utgjort underlag. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

**5.9.9. Hulta Bollebygd Golfklubb**

Hulta Bollebygd Golfklubb framför att två av de tänkta spårdragningarna gå rakt igenom föreningens golfbana och medför stora störningar för klubben, medlemmar och gäster. Detta kommer medföra att klubben kommer förlora både medlemmar och betalande spelare, då en av var golfbanas stora fördelar är den vackra, storslagna miljön.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:428.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat golfklubbens synpunkter angående påverkan på golfbanan vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som underlag har bland annat den sociala konsekvensanalysen som tagits fram utgjort underlag. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

#### 5.9.10. Klimatomställning Borås

Klimatvetenskapliga prognoser visar att vi behöver minska våra koldioxidutsläpp med cirka 16 procent årligen för att ha en rimlig chans att klara Parisavtalets klimatmål. Detta har föranlett Borås kommun, liksom flera andra kommuner att anta en klimatbudget med just detta mål och kommunerna befinner sig just nu i ett intensivt arbete för att hitta möjligheter att uppfylla målet. I detta läge förväntar man sig att Trafikverket projekterar för en järnväg i enlighet med klimatmålen. Föreningen bedömer att Trafikverket inte tar klimatproblematiken på allvar och föreslår ett omtag, där syftet är att bygga järnväg för att minska koldioxidutsläpp. Det är då uppseendeväckande att man planerar för

- 1) ökad tillgänglighet till trafikflyget vid Landvetter,
- 2) ökad pendling mellan storstäderna och uteslutning av tågpendling från småorterna
- 3) en nybyggnad av järnväg utan att ansluta Viareds industriområde.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:756.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverkets övergripande mål för nya stambanor och projektmål för delen Göteborg-Borås innefattar mål för minskad klimatpåverkan vid såväl byggande som drift av järnvägen. Effekter och konsekvenser avseende klimat och naturresurser ingår i den sammanvägda bedömningen av alternativen.

Den nya järnvägen ska främja hållbara resor mellan Göteborg och Borås genom att bidra till överflyttning av resor från fossilberoendevägtrafik till tåg, vilket innebär att en avvägning mellan antalet stationer och restid behöver göras. De nya stambanorna kommer inte att trafikeras av godståg.

Idag görs resorna till och från flygplatsen med personbil, buss och taxi. Om dessa istället kan göras med tåg som är mer energieffektivt och klimatsmart, så blir det en förbättring jämfört med idag.

Ytterligare stationsorter kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4.

#### 5.9.11. Lantbrukarnas riksförbund (LRF)

Det är LRF:s bestämda åsikt att den nya järnvägen i allra största utsträckning ska följa väg 27/40 så nära som det är möjligt. LRF menar att tunnel bör väljas längs sträckor där så är möjligt, för att uppnå en långsiktigt hållbar markanvändning. Broar måste placeras så att de ger minst möjliga problem. LRF förordar i övrigt alternativ Bollebygd Syd som ska lokaliseras så nära motorvägen som det bara går.

LRF vill starkt påtala att livsmedelsstrategin är ett dokument som ska genomsyra även Trafikverkets planering. Inte minst är det av vikt att även odlingsbar mark i närheten av tätorter sparas. Dels för att det uppväxande släktet ska få en koppling till matproduktion, dels för att det är nära till odlingsbar mark vid en krissituation. Åkermark som tas i bruk på sådant sätt att odling av grödor och skog inte blir möjligt i framtiden är inte acceptabelt.

En ny järnväg innebär risk för barriäreffekter som påtagligt försvårar brukandet. Öppnande av ett skogsförband gör att risken för stormskador ökar markant. Stormfasta kanter ger ett hyggligt skydd vid stormar. Tas den bort kan vinden få bra fäste och fälla stor mängd skog. En ny järnväg betyder inskränkningar i äganderätten och möjligheten att nyttja sin fastighet och eventuella arrenden. LRF menar att lokalisering ska ske så att minsta möjliga intrång sker. Det är klart olämpligt att öppna upp nya områden, samförläggning med annan infrastruktur måste eftersträvas.

LRF förutsätter att TRV talar konstruktivt med andra aktörer som berör infrastruktur. LRF poängterar vikten att berörda markägare bemöts på ett bra sätt och att de visas respekt när de riskerar att få sin fastighet och näringsverksamhet hårt utsatt av intrång. Även om det är tidigt i processen är det viktigt att lösningar för jord- och skogsbruket är högt prioriterade. Barriäreffekter och skiften som blir för små för brukning måste hanteras lösningsinriktat. Intrångsersättningarna är en viktig del för berörda, bland annat likviditeten, så måste de finnas högt på prioriteringslistan och att markförhandlarna är väl införstådda med problematiken. LRF poängterar att det är viktigt att samtliga berörda markägare får skriftlig kallelse i den fortsatta processen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1010.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat LRF:s synpunkter avseende markanvändning, naturresurser och barriärer vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. För delsträcka Almedal-Landvetter flygplats bedöms korridor Mölnlycke, som till stor del innebär att järnvägen kommer att gå i tunnel, vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen och korridor Tulebo har rangordnats som nummer 2. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd, som delvis möjliggör en samlokalisering med väg 27/40, vara det sammantaget bästa alternativet.

Samråd med berörda markägare kommer att inledas i nästa skede av planläggningsprocessen. Trafikverket kommer att i dialog med berörda markägare sträva efter att hitta socialt och ekonomiskt hållbara lösningar på de intrång och barriäreffekter som kan uppstå.

Angående vilka enskilda fastigheter som särskilt berörs se Trafikverkets kommentar till LRF:s yttrande i samrådet våren 2020 i avsnitt 4.10.2. I det fortsatta planeringsarbetet kommer järnvägens påverkan på enskilda fastigheter att utredas och samråd med berörda markägare att hållas. Trafikverket kommer att i dialog med berörda markägare sträva efter att hitta socialt och ekonomiskt hållbara lösningar på de intrång och barriäreffekter som kan uppstå.

Till samrådet våren 2021 kommer inbjudan enligt lagkrav att göras via annonser med kungörelse och via allmänna informationsbrev/utskick till en bred krets. För att förtydliga vår kommunikation planerar vi till samrådet våren 2021 att informera samtliga fastighetsägare i de lokaliseringsalternativ vi rangordnar, med brevutskick.

#### 5.9.12. Mellersta Götalands Jordägareförening

Jordägareföreningen anser att det är felaktigt att samråd inte ska ske med enskilda markägare. För att kommentera lokaliseringsalternativen och MKB:s behövs omfattande lokalkännedom vilken föreningen inte har. Det finns därför behov av att samrådet särskilt riktas till de enskilda som särskilt berörs. I samrådsremissen konstateras dock att det inte är möjligt att identifiera vilka dessa enskilda är och att de därför anses innefattas i samrådet med allmänheten. Föreningen anser det vara en felaktig bedömning. För det första är det relativt enkelt att identifiera de enskilda berörda genom uppgifter från Lantmäteriet. För det andra finns det i §25 förvaltningslagen en tydlig kommunikationsskyldighet i ärenden som berör en enskild. Byggandet av en järnväg har omfattande inverkan för en berörd markägare och därmed är behov av kommunikation särskilt påtagligt. Föreningen anser därför att samråd måste ske med enskilda berörda.

Sveriges Jordägareförbund och dess regionala föreningar värnar den enskilde skogsägarens äganderätt och brukande av sin skog. Sveriges Jordägareförbund ser det därför som viktigt att varje ianspråktagande av enskild mark ska göras med försiktighet och i samförstånd med markägaren och dess grannar.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:897.

*Trafikverkets kommentar:*

Synpunkten kring samråd med berörda markägare kommenteras i anslutning till LRF:s yttrande i avsnitt 5.9.11.

#### 5.9.13. Mölndals Kvarnby

Föreslagna korridorer ser inte ut att beröra den del av Mölndalsån och har därför inget att erinra mot förslagen. Om Mölndalsån och dess sjösystem på något sätt berörs i det framtida arbetet vill vi att ni kontaktar oss.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:529.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att kontakta Mölndals Kvarnby om den aktuella delen av Mölndalsån bedöms bli påverkad.

#### 5.9.14. Odlingföreningen Tillsammans

Tillsammansodlingen har hittat en bra lösning för ekologisk lokal matproduktion och önskar vara kvar vid Pilekrogen i Mölndal. De odlar på mark som tillhör Trafikverket och arrenderas genom Mölndals stad (Sandbäck 1:117). Marken ingår i flera av utredningskorridorerna.

Föreningen har förstått att flera pågående tågprojekt (högastighetsbanan, men även uppställningsspår i Pilekrogen och tågdepå för Västfastigheter) kan leda till att platsen är hotad. Föreningen är emot att fin jordbruksmark tas i anspråk för utbyggnaden. Det är en liten yta med jordbruksmark sett till ett större sammanhang, men det är en unik möjlighet för fritidsodlare att bidra positivt till klimatomställning genom högre grad av lokal ekologisk matproduktion och självförsörjning. Föreningen hoppas att de ekologiska och sociala



värdena som Tillsammansodlingen bidrar med tas upp i det kommande arbetet lokaliseringsutredning, MKB och social konsekvensanalys. Om det inte är möjligt att vara kvar på platsen önskar föreningen en god dialog med Trafikverket och Mölndals stad för att hitta likvärdig mark där föreningen kan fortsätta att odla tillsammans.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:166.

*Trafikverkets kommentar:*

Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1) samt korridor Bollebygd Syd. För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2.

#### 5.9.15. Rävlanda Samhällsförening

En sträckning motsvarande korridor Bollebygd Syd där redan befintliga bullermiljöer från väg 27/40 finns är att föredra för att minska betydande ingrepp i natur och människors närmiljö. Tunnlar förordas att minimera störningar i området. Föreningen förordar fyrvägsspår för att möjliggöra pendeltrafik mellan Göteborg och Borås. En station förordas också placerad någonstans halvvägs mellan Göteborg och Borås lämpligtvis runt Rävlanda-Bollebygd.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1483.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende sociala och ekologiska värden vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

Ytterligare stationsorter kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4. Kopplingspunkt öster om Mölndal kommenteras i anslutning till Borås avsnitt 5.5.2.

#### 5.9.16. Sandareds Intresseförening

Föreningen har utvärderat de olika alternativen och utifrån de stora naturvärden kring de två nordliga korridorerna norr om Viaredssjön föredras en dragning som inte stannar i Sandared söder om Viaredssjön kring väg 27/40. Vid den norra korridorerna finns en bygd (Nordtorp) där det bor många människor. Dras ny järnväg längs de sydliga korridorerna vid väg 27/40 finns redan idag en natur som har en barriär, det vore olyckligt att skapa ännu en barriär i landskapet också norr om Viaredssjön.

Sandared och omkringliggande orter har cirka 10 000 invånare. Centralorten Sandared har haft tågstation där man har kunnat pendla med tåg till både Borås och Göteborg i årtionden. Sandareds Intresseförening anser att Trafikverket bör utreda hur man kan bedriva bra järnvägstrafik med stopp i Sandared på befintlig järnväg även i fortsättningen så man kan pendla in med tåg till Göteborg och Borås från Sandared.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1435.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende värden för boende och natur i området norr om Viaredssjön vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som underlag har bland annat den sociala konsekvensanalysen som tagits fram utgjort underlag. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

Järnvägstrafik med stopp i Sandared utreds inte inom lokaliseringsutredningen. Ytterligare stationsorter kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4.

5.9.17. Skid- och orienteringsklubben 68 i Sandared (SOK 68)

SOK 68 samt de många i allmänheten som nyttjar skidspåren, vandringsleder och elljusspår känner sig oroliga då det föreslås att detta fantastiska friluftsområde skall utgöra ett av alternativen för kommande ny stambana. Området tjänar som friluftsområde för allmänheten i flera orter och byar i västra delarna av Borås.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1526.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående friluftsområdet vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som underlag har bland annat den sociala konsekvensanalysen som tagits fram utgjort underlag. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

5.9.18. Nabbavägens Intresseförening

Nabbavägens Intresseförening synpunkter rör korridoren Bollebygd Syd genom stationsläge B11. Området är rikt på rådjur, räv och älg. Därtill kommer fladdermöss, en unik vildbiart. Området är vidare rikt på våtmarker och sjöar varvid förekomsten av grodor och salamandrar är vanligt förekommande. Till detta kommer ett rikt fågelliv i den närliggande Viskans dalgång. Ett beslut att gå vidare med korridoren Bollebygd Syd skulle vara förödande oavsett vilken dragning inom korridoren som väljs och skapa ett obeboeligt område. Enligt föreningens uppfattning skulle detta innebära större skada än nytta då ytterligare transporter och troligen behov av stora parkeringsytor i anslutning till stationen uppförs.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1494.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat intresseföreningens synpunkter avseende ekologiska värden i området vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till

rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering genomförts inom samtliga korridorer. För delen genom Borås bedöms korridor Osdal/Borås C med stationsläge vid Osdal och med säckstation vid Borås C (B11A), trots negativa konsekvenser i området kring Viskans dalgång, vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen. Alternativ Lusharpan med station på bibana (B4) rangordnas som nummer 2.

Trafikverket kommer i nästa skede av planlägningsprocessen att samråda med berörda fastighetsägare om järnvägens exakta läge och utformning inom den föreslagna korridoren.

#### 5.9.19. Grankärsvägens Samfällighetsförening

Korridorerna Tulebo och Landvetter Öst skulle innebära stor förödelse för Benareby och boende här skulle tvingas lämna hus och generationsgårdar för att ge plats åt en järnväg. Föreslagna korridorer skulle ge mycket stora konsekvenser med direkt förödelse av art-, natur- och kulturmiljöer, hög bullerpåverkan, utsläpp till vatten, stor landskapspåverkan och minskade möjligheter för djur och växter att förflytta sig. Särskilt drabbas ekosystem och biologisk mångfald.

Socialt blir påverkan givetvis mycket stor då Benareby–Bolåsa samhälle helt skulle komma att slås sönder. Sammantaget strider förslagen mot ett flertal av de av riksdagen antagna miljömålen och den gemensamma strävan och inriktningen att nå ett hållbart samhälle. I handlingen beskrivs Benareby som småskalig bebyggelse vilket det inte är längre att räknas som då det till huvudsak består av åretruntboenden i ett växande samhälle.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:788.

##### *Trafikverkets kommentar:*

För synpunkter kring påverkan på sociala och ekologiska värden i Benareby–Bolåsa se tidigare kommentarer under avsnitt 5.9.1.

Trafikverkets mål för nya stambanor utgår från övergripande nationella miljömål och FN:s globala hållbarhetsmål enligt Agenda 2030. I MKB framgår vilka miljö kvalitetsmål som bedöms påverkas och på vilket sätt målen påverkas.

#### 5.9.20. Hyltans samfällighetsförening

Föreningen ifrågasätter föreslagna korridoren Tulebo och bedömer att den bör utgå i fortsatt utredning. En lokalisering intill väg 27/40 förordas för att minska negativ påverkan för både människa, djur och natur. Att bredda och bygga ut befintlig bangårdsväg skulle också vara ett lämpligare, miljövänligare och även kostnadseffektivare alternativ.

En dragning av järnväg genom Tulebo korridoren skulle innebära stora ingrepp i miljön och skada oerhört värdefulla livsmiljöer för såväl människor som djur samt påverkan vattentäkten. Finnsjön är en vattentäkt och försörjer idag större delen av Mölnlycke, Landvetter och Härryda. Föreningen lyfter att flertal broar måste anläggas och att vackra såväl som välbesökta naturområden kring Benareby, Bolåsa och Buarås därmed kommer

förstöras. Hundratal småhus inkl. bondgårdar skulle med den tilltänkta korridoren Tulebo få hela sin omgivning och därmed även livsverk och investeringar förstörda med föreslagen bro över Gravsjön med troligt mittfäste på Bondön. Vid Gravsjön finns det såväl sällsynta som fridlysta djur.

I samrådsdokumenten läggs stort fokus på att beskriva de värden som tillmäts de tätortsnära rekreationsområdena. Dock nämns ingenting om de rekreationsvärden som skapas i tyst och från buller ostörd natur. Ljudet från höghastighetstågen skulle ha en förödande påverkan för såväl människor som djur i området. Med den tilltänkta bron över Gravsjön skulle ljudet transporteras över vattnet.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:1516, 2020/119740:423 och 698.

*Trafikverkets kommentar:*

För synpunkter kring påverkan på sociala och ekologiska värden i Benareby, Bolåsa och Buarås se tidigare kommentarer under avsnitt 5.9.1.

#### 5.9.21. Hyltans vägsamfällighet

Styrelsen för Hyltans Vägsamfällighet, och dess invånare på Tjärnvägen, har granskat föreslagen korridor Tulebo samt korridor Landvetter öst och ifrågasätter starkt förslaget med en höghastighetstågbana genom Benareby. Detta skulle innebära att hela Benareby, i dess befintliga skick, skulle raderas.

Föreningen framhåller kommunens kulturmiljö- och naturvårdsplan då det finns en mängd rödlistade växtarter och djur som omnämns i aktuellt område.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:1093.

*Trafikverkets kommentar:*

För synpunkter kring påverkan på sociala och ekologiska värden i Benareby se tidigare kommentarer under avsnitt 5.9.1.

#### 5.9.22. Nabbauddens väg- och stugförening

Synpunkter lämnas rörande korridoren Bollebygd Syd/Olsfors genom Viared. Boende på Nabbagatan motsätter sig en järnväg nära Segloravägen som riskerar att förstöra den fina sjö, naturmiljö och att familjer skall behöva flytta/lämna området. Föreningen undrar hur Trafikverket kan överväga att gå rakt över hus och innanför strandskyddet som gäller vid Västersjön. Västersjön är en av flera sjöar i Bosjöns fiskevårdsområde där man planterat in gös i sjön och kalkning sker med jämna mellanrum. Kommunen önskar även bygga kanotled i sjön för rekreation. Vid Segloravägen finns det även uthyrning av fiskebåtar. På vintern används sjön för långfärdsskridskor samt vinter fiske.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:1540.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende sociala och ekologiska värden i området vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd, trots negativa konsekvenser för boende- och naturmiljö norr om Västersjön och Kvarnsjön, vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

Trafikverket kommer i nästa skede av planlägningsprocessen att samråda med berörda fastighetsägare och vägföreningar om järnvägens exakta läge och utformning inom den föreslagna korridoren.

#### 5.9.23. Nässets vägförening

Nässets vägförening och dess samtliga medlemmar anser att korridorerna Landvetter Öst och Tulebo ska beslutas som icke genomförbara och istället undersöka andra alternativ för den nya järnvägen. Föreslagna korridorer skulle direkt leda till förstörelse av art-, natur- och kulturmiljöer, hög bullerpåverkan, utsläpp till vatten, stor landskapspåverkan och minskade möjligheter för djur och växter att förflytta sig. Särskilt drabbas ekosystem och biologisk mångfald. Socialt blir även påverkan mycket stor då Benareby - Bolås samhälle helt skulle komma att slås sönder. Sammantaget strider förslagen mot ett flertal av de av riksdagen antagna miljömålen och den gemensamma strävan och inriktningen att nå ett hållbart samhälle.

Nässets vägförening vill med denna skrivelse tydliggöra att Trafikverkets påstående om att inga känsliga eller hävdade miljöer skulle beröras är både felaktigt och djupt upprörande. Föreningen anser att den gjorda utredningen är bristfällig utan känsla och respekt för Benarebys unika karaktär och konstaterar att bristanalys inte har presenterats.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:699.

*Trafikverkets kommentar:*

För synpunkter kring påverkan på sociala och ekologiska värden i Benareby-Bolåsa se tidigare kommentarer under avsnitt 5.9.1.

Trafikverkets mål för nya stambanor utgår från övergripande nationella miljömål och FN:s globala hållbarhetsmål enligt Agenda 2030.

#### 5.9.24. Nässlehults samfällighetsförening

Nässlehults vägförening är orolig för konsekvenserna av korridorerna Bollebygd Nord och Olsfors. Dessa korridorer har en sträckning kring Bollebygds tätort som tillsammans med väg 27/40 ramar in Bollebygd mellan två barriärer vilka förhindrar framtida utveckling av samhället. Bollebygd riskerar att bli en pendlarort där man endast sover. Föreslagen sträckning skulle även innebära sociala, kulturhistoriska, folkhälsomässiga, organisatoriska

och ekonomiska påfrestningar för boende, näringsverksamheter och samhällsviktiga funktioner.

Sträckningen innehåller fler både tunnlar och broar än alternativa sträckningar runt Bollebygd. Detta utgör en risk för fördröjning av räddningsfordon i händelse av olycka och som försvårar evakuering vid ett eventuellt driftstopp i jämförelse med en dragning längsmed väg 27/40. Där sträckningen passerar Nolåns dalgång passerar den Bollebygds grundvattentäkt Backa. Enligt förslaget planeras både tunnelbygge och brobygge i närheten som skulle kunna hota dricksvattentillgången för orten.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:427.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående korridorerna Bollebygd Nord och Olsfors vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering, en kulturarvsanalys samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

#### 5.9.25. Råbergets vägförening

Föreningen anser att alternativen Mölnlycke, Tulebo och Landvetter Östra är olämpliga. Farhågor gällande vattentäkten för Härryda kommun lyfts fram. Förslagen strider mot EU:s vattendirektiv, som ger långtgående riktlinjer för hur vattenförsörjningen skall säkras i framtiden. Då det inte finns någon långsiktig vattenförsörjning säkrad om något händer i Finnsjön, bör all exploatering i närheten begränsas i mesta möjliga mån. Mölnlycke korridoren skär rakt igenom en sankmark och två stora bäckar som är tillflöde till Finnsjön, vilket både begränsar flödet, och kan medföra att en ökad mängd föroreningar följer med ner till Finnsjön från banvallen. Banvallen måste dessutom hållas fri från växtlighet, vilket effektivast görs med kemikalier. Vilket absolut inte får ske i ett vattenskyddsområde. Även Tulebo korridoren går genom Finnsjöns vattenskyddsområde, vilket gör även det direkt olämpligt.

Stråken genom Finnsjöområdet påverkar friluftslivet i området negativt, som idag omfattar vandringsstråk, elljusspår, cykelspår och badplatser. Detta område är vidsträckt, och ett av de få områdena i Göteborgsregionen som fortfarande är ganska opåverkat av bullerstörningar. Området är av stort värde, inte bara för Mölnlycke, utan för hela Göteborgsområdet, eftersom det är lättillgängligt och relativt orört. En sträckning genom Benarebyområdet skulle också förstöra oersättliga natur- och kulturvärden av största vikt för Mölnlycke med omnejd.

Föreningen lyfter fram att en etappvis utbyggnad av befintliga Kust till kustbanan till dubbelspår, åtminstone mellan Göteborg och Borås, för att öka kapaciteten. Eller en samförläggning av nya järnvägen parallellt med väg 27/40, då befintlig infrastruktur kan utnyttjas vid anläggandet.

Föreningen lyfter fram att det finns bristande underhåll av det befintliga järnvägsnätet och dyrare underhåll för en höghastighetsbana inte kommer att avsättas. Vilket kommer att innebära att det finnas två parallella järnvägsnät med samma standard, utan några betydande tidsvinster för resenärerna. Eftersom det befintliga järnvägsnätet fortfarande måste underhållas och dessutom rustas upp rejält för att kunna underhålla och utöka godstrafiken, krymper det ekonomiska utrymmet för en satsning på höghastighetståg.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:922.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående de korridorer som passerar norr eller söder om Finnsjön vid bedömning av de studerade alternativen. Korridor Mölnlycke innebär att järnvägen kommer att gå i bergtunnel norr om Finnsjön, vilket inte bedöms påverka friluftslivet och bullernivåerna i området samt ha en begränsad påverkan på Finnsjöns vattentäkt. De delar av korridoren där anläggningen ligger i markplan berör Finnsjöns vattenskyddsområde perifert och möjlighet finns att inom korridoren helt undvika sjöns avrinningsområde. Eventuell effekt på avvattningen mot Finnsjön under driftskedet kan ske i korridorens sydliga del men bedöms som försumbar.

För synpunkter kring påverkan på sociala och ekologiska värden i Benareby–Bolåsa se tidigare kommentarer under avsnitt 5.9.1.

En utbyggnad av Kust till kustbanan till dubbelspår bedöms inte vara ett tänkbart alternativ på grund av att restidsmålet för den nya stambanan inte kan uppnås.

#### 5.9.26. Solhallsgatans Vägsamfällighet

Föreningen lämnar synpunkter på korridoren Bollebygd syd genom stationsläge B11. Pickesjöområdet är ett populärt rekreationsområde. Området har även ett rikt djurliv och är rikt på våtmarker och sjöar. Ett beslut att välja korridoren Bollebygd Syd skulle vara förödande oavsett vilken dragning inom korridoren som väljs skulle område därmed bli obeboeligt. Detta skulle i sin tur skapa många personliga tragedier både bland barn och vuxna. Detta ställt mot den bakgrund att, den föreslagna korridoren och stationsläget inte fyller de krav som Borås Stad ställer på en centralt belägen station. I Viskans dalgång finns ett mycket rikt och varierat fågelliv som skulle totalt utplånas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1314.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende sociala och ekologiska värden i området vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringstudien redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering, en kulturarvsanalys samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. Korridor Bollebygd Syd och stationsläge Osdal med säckstation vid Borås C (B11A) bedöms, trots negativa konsekvenser för

boende- och naturmiljö i området kring Pickesjön och Viskans dalgång, vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen. Korridor Lusharpan med stationsläge på bibana (B4) rangordnas som nummer 2.

Trafikverket kommer i nästa skede av planläggningsprocessen att samråda med berörda fastighetsägare och vägföreningar om järnvägens exakta läge och utformning inom den föreslagna korridoren.

#### 5.9.27. Sundshults vägförening

I hela Sundshult och i Klippans Naturreservat samt närliggande områden bedrivs ett rikt friluftsliv. Människor från hela Göteborgsregionen använde under hela året de olika motionsspåren för löpning, promenader, cykling, skidåkning och ridning. Skidklubben har nyligen rustat upp spåren för att säkra snötillgången hela vintersäsongen.

Klippans Naturreservat, som också är ett Natura 2000-område, är omgärdat av vägar och då särskilt av väg 27/40 på ena sidan. Om en höghastighetsjärnväg dras utmed andra sidan av detta naturområde betyder det att Klippans Naturreservat kommer att omgärdas och isoleras från närliggande naturområden. Fåglar kan inte heller kommunicera med varandra över den ljudbarriär som en järnväg innebär, vilket hindrar den biologiska mångfalden. Utrotningshotade och rödlistade arter finns bekräftat i området vid Klippans naturreservat.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:1013, 1051, 2020/119740:40 och 629.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående påverkan på friluftsområdet och Klippans naturreservat vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

#### 5.9.28. Träningsstorps Vägsamfällighet

Föreningen invänder mot station B11 Osdal med dragning Bollebygd Syd då den kommer att förstöra ett attraktivt bostadsområde. Det kommer att inskränka möjligheterna för Borås Stad att expandera söderut och hindra utbyggnaden av Regementsstaden. Även Pickesjöområdet är ett populärt rekreationsområde som används av många Boråsare, och därför bör lämnas orört.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:1716.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende sociala värden i området vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen.



Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. Korridor Bollebygd Syd och stationsläge Osdal med säckstation vid Borås C (B11A) bedöms, trots negativa konsekvenser för boende- och rekreationsområdet, vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen. Korridor Lusharpan med stationsläge på bibana (B4) rangordnas som nummer 2.

Trafikverket kommer i nästa skede av planläggningsprocessen att samråda med berörda fastighetsägare och vägföreningar om järnvägens exakta läge och utformning inom den föreslagna korridoren.

#### 5.9.29. Åbydalens samfällighetsförening

Föreningen anser inte att korridoren Landvetter Öst är lämplig att gå vidare med i lokaliseringsutredningen. Föreningen lyfter fram fridlysta djur och växtlighet, vattentäkten, historiska värden och respekt för människors val, välmående, ekonomi samt äganderätt och längtan att få bo i sitt förvärvade paradiset utan större påverkan. Föreningen förordar att i den nya järnvägen i möjligaste mån följer väg 27/40.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:691.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående korridor Landvetter Öst vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. För delsträcka Almedal-Landvetter flygplats bedöms korridor Mölnlycke vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen. Korridor Tulebo rangordnas som nummer 2.

#### 5.9.30. Mölndals Naturskyddsförening

Då stora naturvärden hotas och människor, djur, marker, skog och verksamheter kommer att påverkas mycket negativt, anser naturskyddsföreningen att en så stor del av järnvägen som möjligt ska gå i tunnel. Av de tre presenterade korridoralternativen är Raka vägen det alternativ som förordas.

Föreningen undrar hur projektet motiveras samt hur positiva effekter kontra negativa effekter tydligare redovisas och bedöms i utredningen. De anser även att byggprocessen och verksamheten under anläggningsskedet kommer att generera en stor negativ miljö- och klimatpåverkan. Det är därför angeläget att utredningar tas fram och redovisas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:632.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Projektmål samt utvärdering och avgränsning av korridor- och stationsalternativ kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4. Efter samrådet hösten 2020 har ytterligare fördjupade utredningar utgjort grund för en jämförande

utvärdering av de kvarvarande alternativen. De är med stöd av dessa fördjupade utredningar som miljökonsekvenserna för de kvarvarande alternativen bedömts. Naturmiljö ingår i utvärderingen av kvarvarande alternativ. I lokaliseringsutredningen och MKB:n I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. För delsträcka Almedal-Landvetter flygplats bedöms korridor Mölnlycke vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen. Korridor Tulebo rangordnas som nummer 2.

Motiven till projektet tillsammans med konsekvenserna av projektet hanteras i måluppfyllelse och hållbarhetsbedömningen. I MKB ingår både en beskrivning av byggskedet och driftskedet och dess påverkan. Se även Trafikverkets kommentar på länsstyrelsens yttrande i avsnitt 5.4

Sträckan Göteborg–Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk. Dagens pendling med buss och bil skapar trängsel både på trafikleder och i tätorterna och den enkelspåriga järnvägen räcker inte till. Med dubbelspår, som byggs för 250 kilometer i timmen, kan restiden mellan Göteborg och Borås kraftigt förbättras och antalet tåg öka rejält. Bättre kommunikationer som gör det lättare att ta sig till jobb och studier skapar förutsättningar för regional utveckling. Den nya järnvägen ger oss också möjlighet till ett mer hållbart och energieffektivt resande. Tillsammans med Västlänken, en ny järnväg i tunnel under centrala Göteborg, innebär den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås att fler kommer kunna resa snabbare, enklare och med färre byten.

En station vid Landvetter flygplats kommer göra det möjligt att ta sig till och från flygplatsen med tåg från olika destinationer i Västsverige.

#### 5.9.31. Naturskyddsföreningen i Borås

Naturskyddsföreningen anser att samtliga förslag med sträckning helt eller delvis norr om väg 27/40 inte bör komma till stånd. Sträckningsalternativet Bollebygd Syd tror föreningen är det alternativ som ger minst påverkan på natur och djur.

Föreningen har yttrat sig om föreslagna stationslägen i Borås:

B1 Borås C, bör från rastplats Boråstorpet gå i tunnel till stationsläget. För att inte skapa ytterligare barriäreffekt för det rörliga friluftslivet och djurlivet samt inte kollidera med andra satsningar i området.

B2 Knalleland, en station på bro inom aktuellt område kommer bland annat att ge en ljudbild som kommer att vara störande för ett stort område och påverka fåglarnas sträckning genom Viskadalen.

B4 Lusharpan station på bibana, järnvägen ovan jord vid Pickesjön kommer kraftigt negativt påverka det rörliga friluftslivet. Ett stationsläge på bro kommer störa landskapsbilden i aktuellt område. Huvudbanan på bro över Viskan kommer troligen tillsammans med

befintlig bro för väg 27/40 kraftigt störa fåglarnas sträckning genom Viskadalen. Även befintligt ridhus kommer att påverkas negativt.

B11 Osdal med säckstation vid Borås C. Framtida sträckning av huvudbanan på bro över Viskan kommer troligen tillsammans med befintlig bro för väg 27/40 kraftigt störa fåglarnas sträckning genom Viskadalen. Även befintligt ridhus kommer att påverkas negativt.

Naturskyddsföreningen anser att det är viktigt att etablera viltpassager för att minimera störningar för det rörliga djurlivet. Val av placering av viltpassagerna bör göras tillsammans med exempelvis jägarna och andra som har kunskap om djurens vandringsleder.

Beträffande påverkan på enskilda arter, såväl fauna som flora, bör observationer redovisade i Artportalen och andra källor beaktas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1193.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har utvärderat aktuella alternativ i lokaliseringsutredning och MKB. Utifrån detta är Trafikverkets förslag till lokalisering alternativ Mölnlycke (M1 och L1) – Bollebygd Syd – Osdal/Borås C (B11A). På den västra delsträckan rangordnas alternativ Tulebo som nummer 2 och på den östra delsträckan rangordnas alternativ Lusharpan (B4) som nummer 2. Motiv till Trafikverkets val framgår av utredningarna.

Barriäreffekterna hanteras i MKB under olika miljöaspekter, såsom naturmiljö, rekreation- och friluftsliv, kulturmiljö. I PM Social konsekvensanalys görs en bedömning av påverkan på sociala värden, samband och förhållanden i utredningsområdet.

I MKB hanteras frågan om buller i känsliga miljöer såsom boendemiljö, rekreations- och friluftsområden samt känsliga naturområden. Fördjupad bullerutredning kommer krävas i kommande skede för att klargöra åtgärdsbehoven.

Viltpassager hanteras översiktligt i MKB.

Artdata från artportalen ingår i framtagna naturvärdesinventering. Uppgifter har också inhämtats från bland annat utvalda lokala rapportmottagare inom BirdLife Sverige. Uppgifter om arter har legat till grund för bedömningen av de olika korridorernas konsekvenser på naturmiljön. Viskadalens roll som sträckled för många fågelarter har studerats.

#### 5.9.32. Naturskyddsföreningen i Göteborg

Föreningen lyfter fram att de saknar underlag om kommunala naturvårdsprogram och valt att använda dem i sitt yttrande av korridor. Föreningen anser att det mest passande av alternativen är Raka vägen mellan Göteborg och Landvetter, för att sedan koppla på alternativet Bollebygd Syd till Borås med ett centralt stationsläge. Valen grundar sig främst i att dra järnvägen så nära befintlig infrastruktur som möjligt för att undvika orörd

naturmark med sina höga naturvärden. Därför förordas att järnvägen går så nära väg 27/40 som möjligt.

Naturskyddsföreningen framför att "Raka vägen" kommer dras något genom "Rådasjöns naturreservat" och "Yxsjöns naturreservat". Därför är det nödvändigt att järnvägen dras som tunnel för att minimera påverkan på dessa områden.

Föreningen föreslår gröna passager på ett flertal platser för att möta djurens behov att korsa järnvägen utan att komma nära människor. Föreningen framför att Dalgångarna är särskilt viktiga att beakta med sina större vattendrag, ekologiska samband, betydande grundvattenmagasin och värdefulla odlingslandskap. Möjliga föroreningar vid byggskedet som kan påverka vattenområden inom dalgångarna behöver beskrivas.

Bullernivån kommer vara en konstant variabel under stambanans livstid och behöver därför utredas grundligt.

Ställningstagande till ett investeringsprojekt som detta är komplicerat då byggprocessen för med sig en större mängd koldioxidutsläpp i en tid präglad av klimatkris. Samtidigt som föreningen står bakom satsningar för mer kollektivtrafik behöver stambanan mellan Göteborg och Borås planeras med ambitionen att i största möjliga mån hålla nere miljöpåverkan.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:957.

*Trafikverkets kommentar:*

I ett första steg har ett flertal olika alternativ utvärderats utifrån hållbarhetsbedömningar där alternativens möjlighet att uppnå målen inom social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet utgjorde underlag för bortval av alternativ. I ett andra steg har miljöbedömningen, som regleras i miljöbalken och utgör ett viktigt beslutsunderlag vid val av alternativ, varit en av sex bedömningsgrunder som samtliga utgjort underlag för utvärdering och rangordning av kvarvarande alternativ. Konsekvenserna av kvarvarande alternativ bedöms i lokaliseringsutredningen och MKB. Trafikverket förordar att gå vidare med korridoren Bollebygd Syd vilket innebär att järnvägen bitvis kan placeras i anslutning till väg 27/40.

Gröna passager, föroreningar och buller hanteras i MKB. Även dalgångarnas betydelse för ekologiska samband, grundvatten och odlingslandskap ingår i MKB.

Naturvärdesinventering enligt standard (SS 199000:2014) samt delutredningar för specifika platser har genomförts och ingår som underlag till MKB. Alla aktuella områden ur kommunernas naturvårdsplaner omfattas av naturvärdesinventeringen.

För infrastrukturen ställer Trafikverket upphandlingskrav på leverantörer i investerings- och underhållsprojekt om att minska anläggningens klimatpåverkan. Kraven gäller klimatpåverkan vid byggnation, de material som används och framtida underhåll. Det långsiktiga målet är att infrastrukturen ska vara klimatneutral senast 2045. För att det långsiktiga målet ska kunna nås så gäller för

projekt Göteborg-Borås att de delar som färdigställs efter år 2030 ska uppnå minst 50 procents reduktion av växthusgasutsläpp (jämfört med 2015) och för delar som färdigställs efter 2035 ska reduktionen vara minst 80 procent. För att reducera utsläppen från anläggningen krävs optimering av bland annat det som är kopplat till byggnadsverk och masshantering, ökad materialeffektivitet, alternativa material samt aktiva produktval för stål, asfalt, betong och armering. För att nå 80 procents reduktion eller mer krävs mer eller mindre transformativa åtgärder som innebär stora omställningar av stål- och cementindustrins tillverkningsprocesser samt en övergång till biobränslen och elektrifiering av tunga transporter och arbetsmaskiner. Arbetet som gjorts hittills har genomförts med den noggrannhet som krävs för att kunna ta ställning till val av lokaliseringsalternativ. Miljöfrågor kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan. Detta beskrivs i MKB kapitel 12.

#### 5.9.33. Naturskyddsföreningen i Härryda

Naturskyddsföreningen i Härryda har tillsammans med Göteborgs Ornitologiska förening tidigare yttrat sig (2020-05-07). I de delar som synpunkter från tidigare yttrande inte beaktats så kvarstår dessa.

#### Korridorer och stationsläge

Föreningarna framför att en dragning längs väg 27/40 är det bästa alternativet ur miljö- och ekonomiska aspekter. Av korridoralternativen mellan Landvetter flygplats och Göteborg förordas Raka vägen som går norr om Yxsjön i tunnel från Björrödsområdet till Mölndal/Göteborg. Ett alternativ är dragningen norr om Yxsjön i kombination med korridor Mölnlycke, förutsatt att byggnation sker i tunnel. Föreningarna är starkt emot korridorerna Landvetter Öst och Tulebo.

Korridorerna Raka vägen och Mölnlycke har en gemensam sträckning norr om Yxsjön. Området här ingår också i Yxsjöområdet och har mycket höga naturvärden och förekomst av skyddade arter. I området norr om Yxsjön för det nuvarande förslaget finns en tunnel inritad för en stor del av passagen, vilket bedöms som bra. Tunnelmynningen bör dock flyttas österut, närmare Björrödsvägen, för att undvika höga naturvärden. Sydväst om Stora Ristjärn finns ett område med nyckelbiotopskaraktär med flera rödlistade svampar och mossor. Föreningen förordar att tunnelmynningen flyttas österut. En tunnel hela vägen från Landvetter flygplats in till Göteborg/Mölndal vore att föredra. Byggs järnvägen i markplan krävs dock en ännu nordligare dragning för att undvika de höga naturvärdena. Korridoren bör därför utökas mot norr.

Föreningarna lyfter fram att felaktiga bedömningar har skett för korridorerna Tulebo och Landvetter Öst rörande påverkan på naturvärden. Inom och i anslutning till dessa båda korridorerna förekommer ett stort antal skyddade och/eller rödlistade arter och värdefulla naturmiljöer. I området finns även två planerade naturreservat, Yxsjön söder och Hårssjön-Rambo mosse. Föreningen redogör för naturvärden i detalj för områdena Yxsjöområdet – Benareby, Finnsjöområdet och Hårssjön-Tulebo.

Korridor Hindås ger mycket stor miljöpåverkan på landskap, natur och hotade arter och passerar dessutom nära Klippans och Risbohult naturreservat som båda är Natura 2000-områden. Även korridor Bollebygd Nord passerar nära Klippans naturreservat.

Korridorerna Rävlanda Syd och Rävlanda Nord ger också mycket stor miljöpåverkan på landskap, natur och hotade arter och passerar dessutom vid den mycket känsliga miljön vid Storån och Rävlanda.

Föreningarna vill även framföra att områdena kring Finnsjön och Yxsjön är betydelsefulla för friluftslivet.

### Naturvärdesinventeringen

Det lyfts fram omfattande brister i underlaget och i bedömningar, särskilt gällande befintliga miljöförutsättningar och miljövärden. Här lyfts de kommunala naturvårdsprogram fram som ett exempel. Vilket bedöms ha lett till att bedömningar av de olika korridorernas miljöpåverkan i flera fall blivit felaktiga. Föreningarna pekar på att det begränsade val av inventeringsyta i naturvärdesinventeringen lätt kan bli missvisande för naturvärdesbedömningen. Detta eftersom många naturområden med höga naturvärden inom korridorytorna fortsätter utanför korridorerna. Föreningarna är undrande till varför kontakt kring artförekomster och naturvärden inte gjorts. Naturskyddsföreningen vill påpeka att information från miljöföreningar kring exempelvis naturvärdesarter skall beaktas och eftersökas i samband med naturvärdesinventeringar enligt använd SIS-standard.

Föreningarna menar att Yxsjöområdet anses vara ett Natura 2000-område som skall ingå i EU:s nätverk av skyddade områden. Detta då området innehåller utpekade arter och en stor areal med EU-naturtyper. Särskilt intressant är förekomsten av starkt hotad naturtyp. Föreningen pekar särskilt på att Trafikverket som myndighet är skyldig att i beslut och i projekt följa EU:s miljölagstiftning och naturvårdsdirektiv.

### Samrådsprocessen

Föreningen anser att samråden måste ges längre tid med allmänna fysiska möten för att möjlighet ska finnas att påverka. Med hänsyn till pågående pandemi har inga fysiska möten genomförts och ingen möjlighet till förlängd remisstid har getts vilket lett till en påskyndad och forcerad samrådsprocess utan transparens. Föreningen lyfter att de har ytterligare uppgifter att redovisa men anser att samrådet inte givit förutsättningar att dela dessa. Något som innebär att det skulle behövas ett "omtag" i projektet med bedömningar utifrån nytt och bättre utredningsunderlag. Naturskyddsföreningen önskar åter hänvisa till den kritik som Riksrevisionen år 2019 gjorde i sin granskning av det aktuella projektet.

### Påverkan på miljön

Byggnation av en ny järnväg ger en omfattande påverkan på områden där järnvägen går på ytan och inte i tunnel. Även byggnation i tunnlar kan ge miljöeffekter i form av påverkan på grundvatten och stomljud.

Det tar troligen minst 30–40 år eller ännu längre tid innan resandet med det nya tåget kompenserat utsläppen som byggnationen orsakar. Sett ur miljö- och klimatsynpunkt bör samhällsresurserna i första hand användas på infrastrukturprojekt som innebär minskande koldioxidutsläppen inom de närmaste 10–20 åren. En utveckling och effektivisering bör därför ske av den regionala kollektivtrafiken och den regionala fordonstrafiken.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1004.

*Trafikverkets kommentar:*

Avseende Korridorer och stationsläge har konsekvenserna av olika alternativ hanteras i lokaliseringsutredning och MKB. Alternativ Tulebo kvarstår som möjligt alternativ och rangordnas som nummer 2. Landvetter Öst och Raka vägen ingår inte bland de rangordnade alternativen. I området norr om Yxsjön är korridoren justerad för att ge större möjlighet att undvika de högsta naturvärdena.

I ett första steg har ett flertal olika alternativ utvärderats utifrån hållbarhetsbedömningar där alternativens möjlighet att uppnå målen inom social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet utgjorde underlag för bortval av alternativ. I ett andra steg har miljöbedömningen varit en av sex bedömningsgrunder som samtliga utgjort underlag för utvärdering och rangordning av kvarvarande alternativ. Konsekvenserna av kvarvarande alternativ bedöms i lokaliseringsutredningen och MKB. Metoden beskrivs ytterligare under Trafikverkets kommentar till yttrande från länsstyrelsen, se avsnitt 5.4.

Trafikverkets förslag till lokalisering är alternativ Mölnlycke (M1 och L1) – Bollebygd Syd – Osdal/Borås C (B11A). På den västra delsträckan rangordnas alternativ Tulebo som nummer 2 och på den östra delsträckan rangordnas alternativ Lusharpan (B4) som nummer 2. Motiv till Trafikverkets val framgår av utredningarna.

För sträckan Landvetter flygplats – Borås innebär förslaget att järnvägen bitvis kan placeras i anslutning till väg 27/40.

Avseende naturvärdesinventeringen har berörda naturskyddsföreningar och ornitologiska föreningar erbjudits ett (digitalt) möte i samband med samråd hösten 2020 där Trafikverket beskrev samrådsmaterialet och föreningarna hade möjlighet att ställa frågor och framföra synpunkter. Härryda naturskyddsförening har även ställt frågor till Trafikverket under våren 2021. Samtal har hållits mellan företrädare för föreningen, Trafikverket och konsultens naturmiljöansvarig med anledning av föreningens frågor främst kring hanteringen av artskyddade arter och hanteringen av dessa i projektet.

Naturvärdesinventering enligt standard (SS 199000:2014) samt delutredningar för specifika platser har genomförts och ingår som underlag till MKB. En sådan delutredning är "Natura 2000-naturtyper i Klippan. Alla aktuella områden ur kommunernas naturvårdsplaner omfattas av naturvärdesinventeringen. Hänvisade rapporter och underlag har beaktats och tillräckligt underlag för utvärdering ingår i den Naturvärdesinventering och de delutredningar som genomförts. Kända förekomster av skyddade arter har särskilt analyserats och bidrar både till utformning och konsekvensbedömningar av korridorer. Ett tydliggörande kring metodiken i naturvärdesinventeringen har gjorts i MKB. För objekt inom naturvärdesinventeringen som noterats i en korridor har hela objektet redovisats även om det sträcker sig utanför korridoren. Inför samrådet våren 2021 har även underlag kring ekologiska samband tagits fram.

Korridoren är justerad vid Yxsjön för att undvika de högsta naturvärdena och möjliggöra en passage norr om naturreservatet. Inom Yxsjöns naturreservat

återstår endast järnväg i markplan i den fortsatta utredningen, men då i den undantagna korridoren från tidigare utredning, Mölnlycke-Bollebygd.

Trafikverket delar inte föreningens uppfattning att avsaknad av färdigställd rapport för naturvärdesinventering till samrådet hösten 2020 gett upphov till felaktiga bedömningar avseende korridorernas miljöpåverkan. Processen för att identifiera tänkbara lokaliseringsalternativ har utgått från ändamål, projektmål samt styrande förutsättningar för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås. Utvärdering och avgränsning av identifierade korridor- och stationsalternativen har skett stegvis. Metoden med stegvis avgränsning av alternativ innebär att kunskapen om tänkbara stations- och korridoralternativ successivt fördjupats i takt med att alternativ avgränsats bort. I det inledande avgränsningsarbetet har effekt- och miljöbedömning samt konsekvensanalyser gjorts på en översiktlig nivå. Efter den första avgränsningen har en fördjupad analys av de kvarvarande alternativen genomförts inför ett andra avgränsningsarbete. Resultaten av dessa båda avgränsningssteg har utgjort underlag för det samråd som genomfördes under hösten 2020. Efter samrådet hösten 2020 har ytterligare fördjupade utredningar utgjort grund för en jämförande utvärdering av de kvarvarande alternativen. De är med stöd av dessa fördjupade utredningar som miljökonsekvenserna för de kvarvarande alternativen bedömts.

Att verka för att Yxsjöområdet borde ingå i Eus nätverk av Natura 2000-områden ingår inte i Trafikverkets roll. Konsekvensbedömningen för området har utgått från områdets naturvärden och arter oavsett områdets status i Eus nätverk.

Angående att projektet tillåtlighetsprövas innebär inga extra krav på samråden. Det förändrar inte behovet av tillräckligt underlag, möjlighet att påverka, insyn, transparens, delaktighet och liknande. Omfattning och samrådstid förändras inte heller. Förfarandet i dessa delar är desamma som de skulle ha varit om projektet inte skulle tillåtlighetsprövas. I detta skede av processen finns inga krav på att hålla fysiska samrådsmöten. Samråden är inte forcerad som påstås utan ges tillräckligt med utrymme och tid såsom processen kräver och samrådstiden är redan är väl tilltagen.

Angående riksrevisionens kritik från 2019 se Trafikverkets kommentar i avsnitt 4.10.3.

Avseende påverkan på miljön så ingår en beskrivning av stomljud och grundvatten i MKB. Klimatkalkyl och sammantagen bedömning av växthusgasutsläpp har tagits fram på systemnivå.

#### 5.9.34. Göteborgs ornitologiska förening

Göteborgs ornitologiska förening (GOF) övergripande budskap är att anlägga järnvägen i anslutning till annan exploaterad mark eller kommunikationsstråk för att undvika habitatförluster och minimera barriäreffekter och fragmentering av naturlandskapet. GOF anser också att projektet skall minimera påverkan på kända naturvärden och artförekomster inom exploateringsområdet. Att bromsa förlusten av biologisk mångfald tillsammans med att minska klimatförändringarna är vår tids största utmaningar.



GOF förordar alternativet Raka vägen, under förutsättning att en nordligare dragning utreds vid dragning ovan mark alternativt en östligare placering av tunnelmynningen utreds i närheten av Björröd. Delar av sträckningen riskerar att komma i konflikt med område med högsta naturvärde samt flera arter med hög skyddsstatus.

GOF förordar alternativ Bollebygd Syd. Att korridoren sammanfaller med väg 27/40 gör även att kraftiga barriäreffekter för djur och natur undviks. Korridoren står dock i konflikt med några våtmarkskomplex och ett antal sumpskogar, vilket bör utredas mer noggrant. I övrigt hänvisar GOF också till remissvaret från Västergötlands ornitologiska förening (VGOF).

GOF anser att korridoren Mölnlycke är ett sämre alternativ för samhällsekonomi såväl som resurs- och klimatskäl då det bedöms medföra högre kostnad beroende på längre sträckning jämfört med alternativet Raka spåret. För korridorerna Tulebo och Landvetter Öst anser GOF att dessa alternativ är de sämsta då yttlig dragning sker i konflikt med värdefull natur och områden med stora kultur- och landskapsekologiska värden. Dessa områden kommer att påverkas negativt genom habitatförlust, fragmentering och ytterligare barriäreffekter.

GOF delar inte Trafikverkets bedömning att alternativet Tulebo utgör det bästa alternativet kring ekosystemtjänster. Alternativet skär genom såväl opåverkat naturlandskap som områden med höga kulturvärden och landskapsekologiska värden. Skärning ovan mark är också klart längst i detta alternativ, vilket leder till stora habitatförluster samt barriäreffekter i ett landskap som saknar detta.

Korridorerna Bollebygd Norra, Hindås och Hestra är mycket illa valda korridorer då dessa kommer i konflikt med ett stort antal våtmarkskomplex med högt eller mycket högt naturvärde. Dessutom utgör denna region mycket goda biotoper. Nybildade naturreservatet Pålsbo kommer i konflikt med korridor Hindås.

GOF vill även påtala att det finns brister i underlagsmaterialet kring bedömningen av de olika förslagen på korridorer. Bland annat saknas bedömningarna i de kommunala naturvårdsprogrammen för Härryda, Bollebygd och Borås, resultat från våtmarksinventeringen, sumpskogar med mera.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:689.

*Trafikverkets kommentar:*

Konsekvenserna av olika alternativ hanteras i lokaliseringsutredningen och i MKB inför samrådet våren 2021. Trafikverkets förslag är att gå vidare med korridoren Bollebygd Syd, vilken bitvis kan samordnas med väg 27/40. Det innebär att de nordliga korridorerna inte har rangordnats.

I ett första steg har ett flertal olika alternativ utvärderats utifrån hållbarhetsbedömningar där alternativens möjlighet att uppnå målen inom social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet utgjorde underlag för bortval av alternativ. Efter samrådet hösten 2020 har ytterligare fördjupade utredningar utgjort grund för en jämförande utvärdering av de kvarvarande alternativen. De är med stöd av dessa fördjupade utredningar som miljökonsekvenserna för de kvarvarande alternativen bedömts. Inom ramen för dessa fördjupade utredningar har även

påverkan på ekosystemtjänster utvärderats i MKB. I utvärderingen bedöms påverkan på reglerande ekosystemtjänster vid Tulebo som stor.

Inför samrådet våren 2021 har miljöbedömningen, som regleras i miljöbalken och utgör ett viktigt beslutsunderlag vid val av alternativ, varit en av sex bedömningsgrunder som samtliga utgjort underlag för utvärdering och rangordning av alternativ.

En naturvärdesinventering enligt standard (SS 199000:2014) samt delutredningar för specifika platser har genomförts och ingår som underlag till MKB. Alla aktuella områden ur kommunernas naturvårdsplaner omfattas av naturvärdesinventeringen. Hänvisade underlag har beaktats och tillräckligt underlag för utvärdering ingår i den naturvärdesinventering som genomförts enligt standard (SS 199000:2014).

#### 5.9.35. Västergötlands Ornitologiska Förening (VGOF)

VGOF:s övergripande hållning är att sträva efter att bygga på redan exploaterad mark. Att exploatera orörd natur finner föreningen djupt oetiskt, och att man därigenom äventyrar den biologiska mångfalden.

Alternativen Hindås-Hestra: Är en sträckning över ett område som idag är i princip orört. Detta förslag kommer att ödelägga spel- och häckningsområden. Längs sträckningen har nyligen ett naturreservat inrättats vid Pålsbo. Sammantaget gör detta sträckningen helt orimlig.

Alternativet Olsfors: Sträckningen är även denna oacceptabel då den bland annat kommer att spolia häckningsområde.

Alternativ Rydboholm: Förslaget som lägger järnvägen via Rydboholm innebär även det stora ingrepp på idag i stort sett orörda områden. Man tangerar naturreservatet vid Storsjön, som utvecklar sig till ett allt viktigare friluftsområde för boråsare. Detta tycker VGOF är högst olyckligt och dessutom mycket olämpligt. Häckningsområden påverkas också.

Alternativ Bollebygd Syd: Med detta sagt återstår sträckningen längs väg 27/40. Denna alternativa sträckning finner VGOF vara den som minst drabbar områdets känsligare fågelfauna, eftersom skadorna redan skett.

VGOF vill understryka vikten av att mildra barriäreffekter som det innebär för djurlivet. Detta kan uppnås genom att på biologiskt väl valda platser bygga viltbroar-/tunnlar, där viltet, även amfibier och reptiler kan korsa järnvägen. VGOF förordar även att den korridor som skapas på ömse sidor av järnvägen också används för att anlägga dammar som gynnar till exempel amfibier.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1229.

*Trafikverkets kommentar:*

Konsekvenserna av olika alternativ liksom barriäreffekter hanteras i lokaliseringsutredningen och i MKB.

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående påverkan på naturmiljö och biologisk mångfald vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering genomförts inom utvärderade korridorer. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

Viltpassager hanteras övergripande i MKB och kommer att utredas vidare under framtagande av planförslag till järnvägsplan.

5.9.36. Gesebolssjön M.F.L sjöars FVO

Under regnrika perioder sväller Gesebolsån ut och omformar Bastumaden till en egen lite sjö. Bastumaden vidsträckta och vattenrika våtmarker som följer åfåran har efter länsstyrelsen inventering fått högsta klassning när det gäller faunan. Bastumaden hyser också en imponerande mängd fågelarter.

Betecknande för Gesebol är förutom sjöarna också den karga och säregna naturen som i många avseende påminner om Norrland. Inom byn finns också en hel del myrmarker som goda år ger eftertraktade hjortronskördar.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1499.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverkets förslag är att gå vidare med korridoren Bollebygd Syd, vilken bitvis kan samordnas med väg 27/40. Det innebär att de nordliga korridorerna som påverkade Gesebol och dess närområde inte har rangordnats.

5.9.37. Nordsjöns FVO

Korridoralternativen Raka vägen och Mölnlycke har ingen eller ringa påverkan på biotoperna inom fiskevårdsområdet och förordas därför av Nordsjöns fiskevårdsförening. Alternativen Tulebo och Landvetter Öst medför påfallande många negativa konsekvenser för det ekologiska systemet inom fiskevårdsområdet. Föreningen avstyrker därför dessa alternativ.

I ett ekologiskt system är livsformerna beroende av varandra och det är därför känsligt för små störningar som kan få hela systemet att kantra. Utifrån den utgångspunkten är därför de korridoralternativ som huvudsakligen innebär tunnlar att föredra. Vibrationer från tågen skulle kunna påverka utvecklingen av fiskens romkorn så att kläckningsfrekvensen minskar. Detta kan lösas genom att rälsen fästs i syllarna med vibrationsdämpande material.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1231.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående påverkan på ekosystemet och påverkan från vibrationer vid bedömningen av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning vilken visar på att på delsträckan Almedal – Landvetter flygplats är korridor Mölnlycke Trafikverkets förslag och korridor Tulebo har rangordnats som nummer 2.

#### 5.9.38. Lygnerns Vattenråd

Eftersom projektet innebär långsiktiga och stora investeringar bör bästa placering ur miljö- och samhällssynpunkt väga tyngre än anläggningskostnader. Vattenrådet har lyft fram olika risker som behöver undvikas.

Föreningen lyfter även fram att kumulativa effekterna, landskapsperspektivet och avrinningsområdesperspektiv krävs i MKB för att belysa vattenkvaliteten vid exploatering. Exploatering ska undvikas vid opåverkade våtmarksområden och järnvägen förordas att anläggas i redan bullerstörda områden. Även kulvertering av vattendrag och vandringshinder för vattenlevande organismer ska minimeras. De olika alternativen ska grundligt kunna jämföras med avseende på olika miljökonsekvenser. Det är viktigt att underlag och utredningar tas fram för samtliga alternativ av järnvägens dragning. Även redovisning av kort- och långsiktiga effekter samt kumulativa effekter för ekosystem och vatten.

Under senare tid har dränering av våtmarker på torvmark som mossar, kärr och sumpskogar pekats ut som stora koldioxidkällor i paritet med trafikens utsläpp. Anläggningen av järnvägen innebär i sig utsläpp av koldioxid och det är viktigt att anläggningen inte långsiktigt späder på utsläpp av koldioxid ytterligare genom dränering av våtmarker.

Lygnerns Vattenråd har uppmärksammat brister i underlaget som finns i de kommunala naturvårdsprogrammen för exempelvis Bollebygd och Borås kommuner. Här pekas områden ut med högsta naturvärden som inte alls syns i aktuellt underlag. Det framkommer inte heller om SLU:s Artportal har använts.

Det är viktigt att planeringen av järnvägen sker öppet och i dialog med människor och aktörer som bor eller verkar inom området genom möten och att alla synpunkter tas in, redovisas och öppet övervägs.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:787.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende de ekologiska värdena vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

Konsekvenserna av olika alternativ hanteras i lokaliseringsutredning och MKB. Rörande hanteringen av översvämningar och MKN vatten ingår de frågorna i MKB. Även kompensationsåtgärder för områden där stora miljökonsekvenser kan uppstå trots omfattande miljöanpassningar och skyddsåtgärder hanteras översiktligt i detta läge. Risken för påverkan på yt- och grundvattenförekomster vid bygg- och driftsskede ingår i MKB och gäller samtliga vattenförekomster som finns inom utredningsområdet.

En naturvärdesinventering enligt standard (SS 199000:2014) samt delutredningar för specifika platser har genomförts inom de studerade korridorerna. Inventeringen ligger till grund för de bedömningar som redovisas i MKB. I det fortsatta utredningsarbetet kommer kunskapsunderlaget att fördjupas.

I MKB redovisas klimatkalkylberäkningar och de alternativ som ger upphov till högst klimatpåverkan respektive lägst klimatpåverkan. Bullerpåverkan utreds översiktligt och redovisas i MKB och ger en uppfattning om påverkan utmed järnvägen och används för bedömning av intrång i vissa känsliga miljöer såsom boendemiljö, rekreations- och friluftsområden samt känsliga naturområden.

Beskrivning över hur samrådsprocessen gått till i projektet finns att läsa ovan under kapitel 2 i samrådsredogörelsen.

#### 5.9.39. Mölndalsåns vattenråd

Synpunkterna som lämnades vid samråd 1 gäller fortsatt.

Mölndalsåns vattenråd vill framhäva att våtmarkernas/vattenlandskapets renande och flödesutjämnande förmåga vilken är viktig att bevara för minskad översvämningssrisk och för bättre vattenstatus. Kompensatoriska åtgärder är viktiga för att reducera/helt få bort risk för bestående skador/försämringar på Mölndalsåns vattenmiljöer/vattensystem. Mölndalsåns vattensystem är av regionalt intresse och Rådasjön är huvudvattentäkt för Mölndal och reserv för Göteborg och Härryda. Rådasjön ingår i beslut om riksintresse för vattenförsörjning. Det är viktigt att järnvägen inte försämrar den ekologiska statusen enligt Vattendirektivet. Mölndalsåns status bör uppdateras i underlaget.

Vid val av korridor ska en sträckning som minimerar negativ påverkan genom att låta långa sträckor gå i tunnel förbi känsliga områden. Särskilt viktigt är det i Mölndal och Härryda kommuner där markanspråken är stora.

Mölndalsåns vattenråd saknas viktig information om kända dokumenterade miljövärden. Känd kunskap ska redovisas och det bör även göras en bristanalys som redovisar brister i kunskapsunderlag.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:954.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende de ekologiska värdena vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. För

delsträcka Almedal-Landvetter flygplats bedöms korridor Mölnlycke vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

Översvämning, naturvärdesinventering och påverkan på MKN vatten hanteras i MKB. Även kompensationsåtgärder hanteras översiktligt i detta läge och fokus är på den lagstadgade kompensationen. Påverkan på Rådasjöns huvudvattentäkt hanteras i MKB och möjliga skyddsåtgärder definieras både för driftsskede och byggskede. Konsekvenserna av olika alternativ hanteras i lokaliseringsutredning och MKB.

Om synpunkten avser uppdatering av MKN i kapitel 10 i MKB och Mölndalsåns ekologiska status så är det Vattenmyndigheten/länsstyrelsen som avgör och uppdaterar statusklassificeringen.

För Trafikverkets tidigare kommentar på Mölndalsåns vattenråd i tidigare samråd hänvisas till avsnitt 4.10.8 samt avsnitt 4.6.2.

#### 5.9.40. Övriga vattenvårdsförbund

Följande vattenvårdsförbund har yttrat sig men har inga synpunkter i detta skede:

- Kungsbackaåns vattenvårdsförbund och vattenråd

#### 5.10. Övriga

##### 5.10.1. Länsstyrelsen i Jönköpings län

Länsstyrelsen i Jönköpings län avstår från att yttra sig i denna samrådsomgång. Länsstyrelsen önskar dock delta i det fortsatta samrådet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:618.

*Trafikverkets kommentar:*

Synpunkten noteras.

##### 5.10.2. Region Halland

Det är av mycket stor betydelse för Halland att det blir ett stationsläge i Mölndal. Det har tidigare pekats ut i positionspapperet för nya stambanor (Trafikverket, 2018). För tågresenärer från norra och mellersta Halland är detta den snabbaste vägen till Landvetter och vidare mot Stockholm. Region Halland förutsätter att alternativet Raka vägen inte blir aktuellt, då detta alternativ viker av från Västkustbanan norr om Mölndal.

I beskrivningen av tänkt referenstrafik är det inga långväga tåg som har uppehåll i Mölndal. Region Halland önskar att det går att resa till Jönköping, Östergötland och Stockholm med byte i Mölndal för de resenärer som kommer via Västkustbanan söderifrån.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:650.

*Trafikverkets kommentar:*

Lokaliseringsutredningen och MKB:n har efter samrådet hösten 2020 kompletterats med utförliga konsekvensbeskrivningar samt förslag till rangordning av de studerade alternativen. Det sammantaget bästa alternativet för delsträcka Almedal-Landvetter flygplats bedöms vara korridor Mölnlycke med station i Mölndal. Korridor Tulebo rangordnas som nummer 2.

Enligt den antagna referenstraften kommer byte till regionala tåg mot Jönköping att kunna göras i Mölndal. För resor till Östergötland och Stockholm kommer ytterligare ett byte att krävas.

### 5.10.3. Region Jönköpings län

För Landvetter och Borås uppnås bäst totala effekt genom så centralt stationsläge som möjligt. För Landvetter bedömer Region Jönköpings län att alternativ L1 i tunnel under terminalbyggnad är bästa lösningen som ger bäst resandebutbyte. För Borås bedöms att alternativen B1A eller B1C bör väljas som stationsläge. Närheten till intermodalt resande via befintliga kommunikationer på Borås C är av största vikt. Likaså närheten till Högskolan i Borås och flera företag med stora kontor varav några som är huvudkontor. Dessa stationslägen har även bra förutsättningar för den nya stambanans fortsättning mot Jönköping, vilket starkt bör beaktas.

Region Jönköpings län önskar en bana som minimerar restiden maximalt. Regionen ser positivt på en station i Mölndal vilket underlättar byten och kortar restiden för de som reser i relationen syd och öst eller omvänt.

Den nya stambanan långa livslängd gör att väl valda lösningar kan ge stora positiva samhällseffekter under lång tid framöver. Att skapa snabba transporter med centrala stationslägen med närhet till målpunkter och intermodala möjligheter är en grundpelare som skapar mer intäkter på många sätt genom det samhällsbyggnadsprojekt som detta är.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:943.

*Trafikverkets kommentar:*

Lokaliseringsutredningen och MKB:n har efter samrådet hösten 2020 kompletterats med utförliga konsekvensbeskrivningar samt förslag till rangordning av de studerade alternativen. Trafikverkets förslag till lokalisering är alternativ Mölnlycke (M1 och L1) – Bollebygd Syd – Osdal/Borås C (B11A). På den västra delsträckan rangordnas alternativ Tulebo som nummer 2 och på den östra delsträckan rangordnas alternativ Lusharpan (B4) som nummer 2.

Fortsatt sträckning österut mot Ulricehamn kommenteras i Länsstyrelsens avsnitt 5.4. Trafikering av regionala tåg från Göteborg C mot Jönköping kommenteras i Borås avsnitt 5.5.2.

#### 5.10.4. Ulricehamns kommun

Kommunen anser att stationen i Borås ska lokaliseras på huvudbana i gynnsamt centralt läge. Olika bibanelösningar ses som betydligt sämre alternativ som missgynnar regionalt resande.

Av de kvarvarande förslagen för stationsläge i Borås avfärdar Ulricehamns kommun alternativen B4, Lusharpan och B11, Osdal och tillhörande korridoralternativ. Alternativ B4 avfärdas med hänsyn till att stationen placeras på bibana. B11 avfärdas då stationen ligger för långt bort från viktiga målpunkter i Borås samt tåg österifrån riskerar att utestängas från nuvarande Borås C. Restiden mellan Göteborg och Borås, med mellanliggande stationer i Mölndal och vid Landvetter flygplats, bör inte överstiga 35 minuter. Med en kort restid avses hela resan och därmed är ett centralt stationsläge i Borås en avgörande faktor.

Den nya stambanans dragning genom Borås ska göras med sikte på en framtida station i Ulricehamn. En väl vald utgång ur Borås möjliggör att järnvägen kan lokaliseras i anslutning till väg 27/40, redan etablerade barriärer och intrång i värdefulla och ostörda miljöer kan då undvikas. En station i Ulricehamn bidrar till att vidga den starka västsvenska arbetsmarknadsregionen, minska den nya stambanans sårbarhet vid förseningar, olyckor och banunderhåll då snabb omlastning kan ske till väg 27/40.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1331.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Fortsatt sträckning österut mot Ulricehamn kommenteras i länsstyrelsens avsnitt 5.4. Trafikering av regionala tåg från Göteborg C mot Jönköping kommenteras i Borås avsnitt 5.5.2

#### 5.10.5. Miljöpartiet de gröna i Härryda

Följande järnvägskorridorer innebär mycket stor miljöpåverkan, stor påverkan på kulturbebyggelse, skapar nya barriärer, nya bullerkällor, hotar ekologiska och sociala hållbarheten och bör uteslutas: Tulebo, Landvetter Öst, Hindås till Knalleland, Olsfors, Rävlanda Nord och Rydboholm.

Utifrån tillgängligt underlag drar Miljöpartiet de gröna i Härryda slutsatsen att de tre nedan uppräknade korridorerna inte innebär lika stor påverkan på miljö och kulturbebyggelse som ovan nämnda korridorer: Raka vägen - efter tunneln blir det stor miljöpåverkan vid Björred, dragningen bör gå närmare nuvarande Landvetter tätort. Mölnlycke - efter tunneln blir det stor miljöpåverkan vid Björred, dragningen bör gå närmare Landvetter tätort. Bollebygd Syd - bör följa så nära väg 27/40 som möjligt.

MKB beskriver inte de höga naturvärden som finns på många av de föreslagna järnvägskorridorerna och det saknas hänvisning till naturvärdesinventeringar.

Hur påverkar stationsorter och järnvägsdragning höga naturvärden? Varför finns inte genomförda naturvärdesinventeringar redovisade i samrådshandlingarna? Hur säkerställer Trafikverket att korridorerna i områdena Tulebo, Landvetter Öst, Hindås till Knalleland, Olsfors, Rävlanda Nord och Rydboholm inte påverkar höga naturvärden och rödlistade arter? Hur säkerställer Trafikverket att korridorerna söder om nuvarande Landvetter



(mellan Långenäs och Landvetter flygplats) inte påverkar höga naturvärden och rödlistade arter? Hur kommer EU:s beslut om artskyddsförordningen att påverka det fortsatta arbetet? Varför går inte Raka vägen och Mölnlycke i tunnel hela vägen fram till Landvetter flygplats?

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:956.

*Trafikverkets kommentar:*

Lokaliseringsutredningen och MKB:n har efter samrådet hösten 2020 kompletterats med utförliga konsekvensbeskrivningar samt förslag till rangordning av de studerade alternativen, vilket ger svar på flera av de frågor som Miljöpartiet de gröna tar upp i sitt yttrande.

Alternativen beskrivs som korridorer. En korridor är en yta inom vilken ett stort antal möjliga linjesträckningar för järnvägen kan möjliggöras. Korridorernas bredd varierar med hänsyn till dels angränsande bebyggelse och/eller miljöintressen, dels till behovet av att i kommande skede av planläggningen kunna välja en optimal linjesträckning. Illustrerade korridorer är betydligt bredare än själva järnvägsanläggningen och järnvägen kommer således bara att ta en liten del av korridoren i anspråk.

För respektive korridor beskrivs de huvudsakliga anläggningstyperna bergtunnel, bro och bank eller skärning enligt avsnitt. Bro och bergtunnel anges som anläggningstyp där kringliggande intressen och topografi omöjliggör en annan anläggningstyp. På dessa delar är alltså bro eller bergtunnel en förutsättning och den anläggningstyp som använts vid konsekvensbedömning. Anläggningstypen bank eller skärning innebär att järnvägen placeras i markplan. Kortare broar och tunnlar har inte illustrerats men kan ingå vid till exempel passage av vägar.

En naturvärdesinventering enligt standard (SS 199000:2014) samt delutredningar för specifika platser har genomförts inom de studerade korridorerna. Inventeringen ligger till grund för de bedömningar som redovisas i MKB. I det fortsatta utredningsarbetet kommer kunskapsunderlaget att fördjupas.

Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1) samt korridor Bollebygd Syd. För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2.

#### 5.10.6. Miljöpartiet i Bollebygd

I samrådsdokumenten läggs stort fokus på att beskriva de värden som tillmätts de tätortsnära rekreationsområdena. Dock nämns ingenting om de rekreationsvärden som skapas i tyst och från buller ostörd natur – på naturligt avstånd från tätorter.

Miljöpartiet anser att samrådshandlingarna saknar referens till FN:s Barnkonvention, som sedan 2020 är lag i Sverige. Vidare anser vi att en barnkonsekvensanalys, som hittills saknas i samrådshandlingarna, också kommer att peka utpeka en samlokalisering med väg 27/40 som den enda tänkbara korridoren för en ny järnväg.

Miljöpartiet anser att det enda korridoralternativ som ska utredas vidare och/eller projekteras är det som direkt ansluter till befintliga väg 27/40. Samtliga övriga korridoralternativ skall strykas.

Miljöpartiet anser att MKB:n saknar ett flertal väsentliga delar avseende de föreslagna korridorerna runt Gesebol. Bland annat det faktum att det finns 57 rödlistade arter rapporterade inom området. Därav är 45 rödlistade fågelarter varav 20 häckande i området. Vidare finns 17 prioriterade fågelarter som enligt EU:s fågeldirektiv är rapporterade inom området.

Miljöpartiet anser att konsekvenserna i de nordliga korridoralternativen står i direkt motsats till riksdagens miljö kvalitetsmål, Generationsmålet, internationella rödlistningar samt EU:s fågeldirektiv och anser att detta behöver understrykas tydligt i den vidare utredningen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:798.

*Trafikverkets kommentar:*

Lokaliseringsutredningen och MKB:n har efter samrådet hösten 2020 kompletterats med utförliga konsekvensbeskrivningar samt förslag till rangordning av de studerade alternativen, vilket ger svar på flera av de frågor som Miljöpartiet tar upp i sitt yttrande.

I PM Social konsekvensanalys refereras till FN:s Barnkonvention och gjorda konsekvensbedömningarna omfattar ett barnperspektiv. I MKB bedöms rekreation och friluftsliv ur ett barnperspektiv.

En naturvärdesinventering har genomförts inom de studerade korridorerna. Inventeringen ligger till grund för de bedömningar som redovisas i MKB. I det fortsatta utredningsarbetet kommer kunskapsunderlaget att fördjupas.

För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

#### 5.10.7. Moderaterna Bollebygd

Moderaterna förordar alternativ Bollebygd Syd och ser att med detta alternativ ges möjlighet till en framtida koppling i Bollebygds kommun, mellan den nya järnvägen och Kust till kustbanan. Därmed skapas en möjlighet att utveckla ett centralt stationsläge i Bollebygd. De nordliga alternativen omöjliggör en sådan förbindelse i framtiden. Samtliga nordliga alternativ riskerar att påverka vattentäkterna inom detta område negativt under både bygg- och driftskede, vilket påverkar kommunens vattenförsörjning negativt.

Alla alternativen medför att en bro kommer behöva byggas för att ta sig över Nolåns dalgång. Vi anser att en sådan bro ska utformas så att inte buller kan spridas över ett för stort område i dalgången alternativt att tågbanorna på bron blir inbyggda för att motverka bullerspridningen i området.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1152.

*Trafikverkets kommentar:*

En framtida kopplingspunkt i Bollebygd kommenteras i anslutning till Bollebygds kommuns yttrande, se avsnitt 5.5.1.

En bro över Nolåns dalgång kommer att utformas med hänsyn till såväl vattentäkter som buller från tågtrafiken.

Trafikverket bedömer att det sammantaget bästa alternativen för lokalisering av den nya järnvägen på delsträckan Landvetter flygplats-Borås är korridor Bollebygd Syd.

#### 5.10.8. Sverigedemokraterna Härryda (SD Härryda)

SD Härryda anser att några aspekter av klimatpåverkan, resandeflödes- eller ekonomiska kalkyler saknas i underlaget för samråd hösten 2020 och ser fram emot att dessa presenteras i samråd våren 2021. SD Härryda ifrågasätter kalkyler och antaganden gällande resande med tåg och anser att med en så låg beläggning går det inte räkna hem järnvägsinvesteringen.

SD Härryda ifrågasätter beskrivningar och redogörelser av konsekvenser, passager och begreppsanvändning som berör Benareby och Hindås tätort. Vidare anser de att Trafikverket inte tillräckligt har belyst och analyserat konsekvenserna vad gäller de gamla kulturbygderna. MKB förminskar betydelsen av de enorma konsekvenserna för enskilda byar, äldre kulturbygd, landskap och människor, särskilt ovan mark.

SD Härryda anser att det mänskliga perspektivet inte belysts tillräckligt, eller har förminskats och skall få större utrymme i samråd våren 2021.

SD Härryda anser att nollalternativet skall utgå ifrån ett realistiskt framtidsscenario där sannolik ny teknik 2040 nyttjas, där man stärker upp de korta sträckor motorväg som är hårdare belastade, andra åtgärder som till exempel självkörande metrobuss och pendelparkeringar vid infarter, incitament för att resa mer än en i bilen, att absoluta merparten bilar i fordonsflottan är självkörande elbilar etcetera nyttjas.

Under 1.6.3 Projektmål för Göteborg - Borås kan man läsa "Den nya järnvägen ska bidra till överflyttning av resor från fossilberoende och mindre energieffektiv vägtrafik till tåg på sträckan Göteborg-Borås." SD Härryda anser att målet är felaktigt formulerat då vi inte känner till mixen elbilar/fossilbilar under järnvägens livslängd. Redan till 2030 är elbilar energieffektivare än spårbunden regiontrafik enligt samrådshandlingen. SD Härryda anser att Trafikverket bör göra scenario för om exempelvis 95 procent av vägfordon är eldrivna och hur det inverkar på livscykelanalysen för tänkt järnväg.

SD Härryda anser samråd våren 2021 ska göras på ett tydligare sätt så att alla människor oavsett ålder och kunskaper i digital teknik kan ta till sig av handlingar och att handlingar distribueras på ett sådant sätt att fler kan tillgodogöra sig informationen. Handlingarna i samråd våren 2021 ska även göras tydligare så att exemplifierade otydligheter elimineras.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:955.

*Trafikverkets kommentar:*

Lokaliseringsutredningen och MKB:n har efter samrådet hösten 2020 kompletterats med utförliga konsekvensbeskrivningar samt förslag till rangordning av de studerade alternativen, vilket ger svar på flera av de frågor som Sverigedemokraterna tar upp i sitt yttrande.

Hållbarhetsbedömning har uppdaterats och ingår i Lokaliseringsutredningen. Energimyndigheten, Boverket, Naturvårdsverket, Trafikverket, Trafikanalys och Transportstyrelsen har gemensamt tagit fram en Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. I det arbetet konstateras att en omställning av enbart fordon och drivmedel inte räcker för att nå klimatmålen på ett hållbart sätt. För att lyckas med det krävs också att trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskas. Därför har Trafikverket lagt till energieffektivitet som ett av projektmålen. Enligt diagrammet som redovisades i den digitala kartan under fliken sammanfattning av MKB:n ligger eldriven personbil något under regionaltåg i energianvändning, men har en större energianvändning än höghastighetståg. Dessutom är persontrafik på järnväg mer yteffektiv än på väg.

Den samhällsekonomiska analys som ska göras för järnvägen kommer att göras med Trafikverkets nya basprognos för trafikutveckling fram till 2040 och 2065. Sveriges klimatmål ingår som förutsättning i den och antas nås genom bland annat en kombination av höjd reduktionsplikt, åtgärder för att öka elektrifieringstakten av personbilar, samt aviserade bränsleskattehöjningar.

Under rådande omständigheter med spridning av coronaviruset har en noggrann planering genomförts till samrådet våren 2021. Synpunkterna om tydligare samrådsmaterial som alla kan ta till sig oavsett ålder och kunskaper har i beaktats i planering och i samrådsmaterialet till samrådet våren 2021.

#### 5.10.9. Borås Näringsliv AB

Borås Näringsliv vill betona vikten av ett centralt stationsläge i Borås för att främja och skapa den större arbetsmarknadsregion som Borås tillsammans med Göteborg kan skapa med förbättrade kommunikationer. Borås Näringsliv anser att tre av de nu aktuella stationslägena uppfyller kravet på att vara centralt eller centrumnära, Borås C, Knalleland eller Lusharpan. Dessa bör utredas vidare. Det är av stor vikt för Borås att skapa en arbetsmarknadsförstärkning och positiv regional utveckling och där är god och lättillgänglig kommunikation en viktig del. Endast ett centralt stationsläge kan uppfylla detta.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:899.

*Trafikverkets kommentar:*

Lokaliseringsutredningens projektmål avseende regional och lokal utveckling är definierat som: Stationslägen på sträckan Göteborg-Borås ska stödja en långsiktigt hållbar samhällsutveckling och skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion.

I hållbarhetsbedömningen i lokaliseringsutredningens kapitel 7 utvärderas utredningsalternativens möjligheter att uppfylla projekt målet. Hållbarhetsbedömningen utgör en av bedömningsgrunderna vid utvärdering enligt metoden i lokaliseringsutredningens kapitel 2. Trafikverkets förslag till lokalisering av station i Borås är alternativ Osdal/Borås C (B11A) med alternativ Lusharpan (B4) som nummer 2.

#### 5.10.10. Business Region Göteborg (BRG)

BRG förordar att Trafikverket, i nära samverkan med Swedavia, säkerställer ett attraktivt stationsläge i tunnel under Landvetter flygplats i direkt anslutning till terminalerna.

Centralt stationsläge Borås: I Borås är det viktigt att stationen hamnar centralt så att resande har bekvämt gångavstånd till viktiga målpunkter i centrala staden och har nära koppling till befintlig station för att underlätta byten mellan olika tåg. Tillgängligheten till Borås som regionens andra stad och möjligheterna att i Borås snabbt och bekvämt byta från exempelvis regiontåg till höghastighetståg är av stor vikt för regionens utveckling.

BRG anser att stationslägen som ger stadsutvecklingsmöjligheter ska vara en förutsättning för den fortsatta planeringen. Det är viktigt att en station och passage anpassas efter goda möjligheter till stadsutbyggnad och inte enbart efter järnvägens optimala förutsättningar.

BRG delar den bedömning som Trafikverket tidigare gjort i att den nya stambanan fortsatt ska planeras utifrån stationslägen i Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. BRG anser att restiden mellan Göteborg–Borås inte bör överstiga 35 minuter. En snabb utbyggnad är nödvändig för att inte bromsa samhälls- och näringslivsutvecklingen i regionen.

Det är av stor vikt att Trafikverket i samverkan med Göteborgs Stad och Mölndals stad tar fram åtgärdsförslag för att minska barriäreffekterna i Mölndalsåns dalgång och möjliggöra goda kopplingar för primärt gång- och cykeltrafik, under byggskedet och på längre sikt.

Utvecklingen av Landvetter Södra är en viktig del i såväl Hälaryda kommuns som regionens utveckling genom tillkomsten att framförallt många nya bostäder. BRG anser att kommande korridorval bör tas fram för att möjliggöra en framtida koppling till Landvetter Södra för att infria de stora nyttor som det medför.

BRG anser att det är viktigt att genomföra en tydlig analys, beskrivning och tät dialog för bland annat hur godshantering och parkering för näringslivet som verkar inom området skall tillgodoses, både under byggtiden och när området är färdigställt.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:865.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverkets bedömning av de alternativa stationslägenas förutsättningar för regional och lokal utveckling redovisas i lokaliseringsutredningen och ligger till grund för den sammanvägda bedömningen och förslag till rangordning av alternativen.

Trafikverket samverkar med Göteborgs Stad och Mölndals stad angående möjligheterna att förbättra kopplingarna för tvärgående trafik i samband med utbyggnad av järnvägen i Mölndalsåns dalgång.

Ytterligare stationsorter kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4. En framtida station vid Landvetter södra kommenteras i anslutning till Härryda kommuns avsnitt 5.5.4

Påverkan på omgivningen under byggnadstiden och efter färdigställandet kommer att analyseras och beskrivas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

#### 5.10.11. Citycon Mölndal Galleria Fastighets AB

Citycon anser att en station på sträckan Göteborg–Borås skall ligga i Mölndal. Citycon och deras hyresgäster är beroende av handel och verksamheter i levande stadsmiljö, med starka flöden som naturligt skapas genom närhet och tillgänglighet till kollektivtrafiken. En station i Mölndal kommer stärka hela regionen från norr till söder. Det kommer att stärka navet och skapa möjligheter till ett mer hållbart resande för alla som bor och arbetar inom regionen och på så sätt knyter samma företagsnätverk på ett mer hållbart och effektivt sätt.

Citycon menar att ett stationsläge i Mölndal kommer att stödja en hållbar och långsiktig samhällsutveckling och arbetsmarknadsutveckling, både lokalt och regionalt. Citycon hänvisar även till att Mölndal är en kommun med mycket in- och utpendling samt att några av de största arbetsgivarna i regionen finns i Mölndal. I Mölndal finns även ett stort antal företag med internationell koppling vilka är i behov av en snabb koppling mot Landvetter flygplats.

I anslutning till att man bygger ut järnvägsnätet och möjliggör för en linje mellan Göteborg-Stockholm (höghastighetsbana), så tycker Citycon att man i Mölndal ska bygga perronger som är 400 meter långa, för att möjliggöra ett stopp för resandeutbyte i detta läge. Det knyter samman trafiken även söderifrån.

Citycon ställer sig positiva till koppling mot Västlänken och Västkustbanan och tycker det är mycket positivt att man tänker att en station i Mölndal ska utformas med en koppling mot både Västlänken och Västkustbanan.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:1382.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverkets bedömning av vilken betydelse en station i Mölndal samt en direkt förbindelse med Landvetter flygplats har för den regionala och lokala utvecklingen redovisas i lokaliseringsutredningen och ligger till grund för den sammanvägda bedömningen och förslag till rangordning av alternativen.

Avseende beslut om 250 meter långa plattformar se avsnitt 5.8.1 Swedavia.

#### 5.10.12. Fastighets AB Forsåker, Ikano Bostad

Vi anser att alternativet Raka vägen begränsar utvecklingen av Mölndal till en hållbar stad med goda kommunikationer. Att välja detta alternativ hämmar utvecklingen av hela regionen.

Vi är positiva till föreslaget stationsläge M1 i Mölndal. Ser gärna att den utvidgas söderut om det behövs för att möjliggöra längre tåg.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:847 och 849.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverkets bedömning av de alternativa korridorernas förutsättningar för regional och lokal utveckling redovisas i lokaliseringsutredningen och ligger till grund för den sammanvägda bedömningen och förslag till rangordning av alternativen.

Avseende beslut om 250 meter långa plattformar se avsnitt 5.8.1 Swedavia.

#### 5.10.13. Fastighetsägarna Borås

Ett centralt läge för att underlätta den dagliga pendlingen är av stor vikt för en arbetsmarknadsförstoring och positiv regional utveckling. Alternativen för stationsläge i Borås centrum med station i tunnel, Knalleland samt Lusharpan med station på bibana som de alternativ som kan möta ett krav på centralt läge. Fastighetsägarna ser det mycket angeläget att en korridor och ett stationsläge i Borås med centralt läge beslutas under våren 2021. Flera parallella korridorer riskerar att stoppa upp utveckling i Borås under lång tid.

Enligt Fastighetsägarna är det angeläget att valet av korridor och stationsläge inte förhindrar framtida exploatering av såväl kommersiella fastigheter som bostäder. Frågor som trafik och buller måste hanteras av Trafikverket och planeras så pass väl att det inte hindrar exploatering i närhet av vald korridor.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:652.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverkets bedömning av de alternativa stationslägenas förutsättningar för regional och lokal utveckling redovisas i lokaliseringsutredningen och ligger till grund för den sammanvägda bedömningen. De sammantaget bästa alternativen för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal och i tunnel under Landvetter flygplats, korridor Bollebygd Syd samt korridor Osdal/Borås C med stationslägen vid Osdal och vid Borås C (B11A). För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är alternativ Tulebo rangordnat som nummer 2 och för delsträckan genom Borås är alternativ Lusharpan med stationsläge (B4) på bibana rangordnat som nummer 2.

I PM Social konsekvensanalys som tagits fram inom projektet finns mer att läsa om sociala konsekvenser i utredningsområdet.

#### 5.10.14. Forsnacken AB

Forsnacken AB motsätter sig att fastighet Bollebygd, Hedgårde 1:8 tas i anspråk avseende järnvägsdragning Göteborg–Borås, på delsträckan Hindås-Borås. Vidare utredning av korridor Hindås bör omedelbart avslutas.

Bolaget äger dämmningsrätten för Buadamm, Gösjön, Gissletjärn och Gesebols sjö. Verksamheten består av koldioxidfri elproduktion genom vattenkraft. Forsnacken AB:s verksamhet är en mycket viktig del i omställningen till ett hållbart samhälle. Om järnvägen skulle dras i korridor Hindås ser vi allvarliga produktionsstörningar både på kraftverken och i vattenreservoarerna.

Forsnacken AB förutsätter att Trafikverket beaktar synpunkterna då det i högsta grad är myndighetens uppgift att genomföra så klimatsmarta projekt som möjligt, vilket Forsnacken AB menar att man inte görs om koldioxidfri elproduktion genom vattenkraft hämmas eller helt ointetgör.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:1383.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat Forsnacken AB:s synpunkter angående påverkan på företagets verksamhet vid bedömning av de studerade alternativen. I Lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

#### 5.10.15. GoCo Development för Ventura, Tingshuset 13, Next Step Group och GoCo Health Innovation City med flera

Alternativet med station i Mölndal är nödvändigt för en omställning till hållbara resor, i fråga om kompetensförsörjning genom regionförstoring samt för nationella och internationella kontakter. Effektivare resor till Landvetter flygplats, Borås och andra storstadsregioner i Norden är nyckelfaktorer för ett innovativt och växande Sverige. Det forskningsdrivna företagande som finns i Mölndal är viktigt för Sverige och den ökade tillgänglighet som en station i Mölndal ger är viktig för fortsatt gynnsam utveckling av expansiva företag och nya etableringar med hög regional, nationell och internationell betydelse.

Vid utbyggnad av järnvägsnätet och en linje mellan Göteborg-Stockholm (höghastighetsjärnväg), anser GoCo Development med flera att det är väsentligt att bygga 400 m långa perronger i Mölndal, för att möjliggöra ett stopp för resandeutbyte. Station Mölndal knyter då samman trafiken även söderifrån, till strategiskt viktiga platser. Det har också potential att ge goda effekter i överflyttning från flyg till tåg, vilket är mycket positivt.

Utöver vad som yttrats ovan tillägger GoCo Development för Ventura, Tingshuset 13 och Next Step Group att efter samråd för Detaljplan Tingshuset 13, Mölndal Stad, gjordes på begäran av Trafikverket 2018 en kompletterande beskrivning av buller orsakad av planerat snabbtåg genom Mölndal, med tre olika alternativ. GoCo Development för Ventura,



Tingshuset 13 och Next Step Group menar att enligt denna skulle deras område, i jämförelse med nollalternativ, inte bli sämre i avseende bullerpåverkan, utan i vissa delar förbättras.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:898, 900 och 902.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverkets bedömning av vilken betydelse en station i Mölndal samt en direkt förbindelse med Landvetter flygplats har för den regionala och lokala utvecklingen redovisas i lokaliseringsutredningen och ligger till grund för den sammanvägda bedömningen och förslag till rangordning av alternativen.

Avseende beslut om 250 meter långa plattformar se avsnitt 5.8.1 Swedavia.

Påverkan av buller från den planerade järnvägsanläggningen redovisas översiktligt i MKB. Påverkan på enskilda fastigheter kommer att analyseras och beskrivas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

#### 5.10.16. Jernhusen

Jernhusen vill se mer detaljerad och bredare utredning över stationsläget i Mölndal. Kopplingar till både kommande övrig infrastruktur samt inte minst till nuvarande och befintliga stadsstrukturer bör göras djupare. Syftet är att bättre visa på hur ny infrastruktur kommer knyta an till den omkringliggande staden. Genom att göra detta inför finjustering av stationsläget kommer de sammanlagda effekterna av olika val att tydligt belysas bättre.

Det finns många olika alternativ för hur dragningen för Borås ska lösas. Jernhusen vill till kommande samråd se en sammanställning vad de olika alternativen har för kostnad på en aggregerad nivå. Med det menas att utöver kostnaderna för Trafikverket vill Jernhusen även se de uppskattade kostnaderna för kommunen, regionen och de privata aktörerna som förväntas göra investeringar för att få en god lösning för resenärens hela resa.

Projektet handlar om den nya banan som del av morgondagens stambana. Jernhusen ser det som viktigt att detta projekt tydligt hänvisar var bilden för de övriga frågorna kring resande Göteborg–Borås finns bäst sammanställt och uppdaterat så att andra får en bättre total bild, inte minst av uppgraderingen av Kust till kustbanans västra del, inför nästa samrådsyttrande.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1005.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har en pågående dialog med Mölndals stad om utformningen av stationen och förutsättningar för angränsande stadsutveckling. En bedömning av förutsättningarna för lokal och regional utveckling av stationsalternativet redovisas i lokaliseringsutredningen. Stationens utformning och kopplingar till omgivande stadsbebyggelse kommer att studeras närmare i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Behov och finansiering av kommunala investeringar i anslutning till stationslägena diskuteras i samråd med berörda kommuner. I det fortsatta arbetet kommer avsiktsförklaringar att tas fram i samarbete med berörda parter.

Trafikverket arbetar med en åtgärdsvalsstudie för stråket Kust till kust Göteborg-Borås i syfte att klarlägga vilka åtgärder som kan genomföras längs befintlig Kust till kustbana för att stärka stråket. Hänvisning till denna åtgärdsvalsstudie finns i lokaliseringsutredningen tillsammans med andra angränsande utredningar och projekt.

#### 5.10.17. Landvetter Södra Utveckling AB

Landvetter Södra Utveckling står bakom Härryda kommuns yttrande, Dnr 2020KS196, och vill förstärka kommunens inriktning kring val av korridor för att inte omöjliggöra en station i Landvetter Södra. Landvetter Södra har med sitt strategiska läge och framtida invånarantal en stor möjlighet att bli en framgångsrik del av Västsverige och stärka Härryda kommuns utveckling.

Att möjliggöra ett helt nytt stationssamhälle som Landvetter Södra, ger en unik möjlighet utveckla ett samhälle som föregångsexempel där innovativa och hållbara lösningar implementeras och synliggörs. Näringsliv, arbets- och fritidspendling gynnas och regionen stärks. Att inte planera för en station nu vore att missa en chans som kan bli svår att rätta till för framtida generationer. Trafikverket har som myndighet ett stort ansvar i att fortsätta ambitionsnivån från regeringen. En av de avgörande pusselbitarna för att skapa ett långsiktigt hållbart samhälle är våra transporter och resor. Det är mot denna bakgrund oerhört viktigt att både region och Trafikverk medverkar till att planera för hållbara och långsiktiga kollektivtrafiklösningar, Landvetter Södra Utveckling vill tydligt understryka vikten av att möjliggöra för hållbar stadsutveckling genom att planering av en station i Landvetter Södra fortsätter. Samhällsnyttan med ett stationssamhälle väger klart tyngre än en försening på 3 minuter på sträckan enligt Landvetter Södra Utveckling. För att byggföretagen som skrivit på avsiktsförklaringen i Landvetter Södra ska kunna planera, bygga och leverera en hållbar tillväxt krävs både god framförhållning i planeringen och satsningar från kommunen, regionen och staten.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:797.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Möjligheten till ett stationsläge vid Landvetter Södra kommenteras i anslutning till Härryda kommuns yttrande, se avsnitt 5.5.4.

#### 5.10.18. MölnDala Fastighets AB

MölnDala ställer sig liksom Mölndals stad frågande till den hållbarhetsbedömning som gjorts och ser att dessa bör ta hänsyn till flera aspekter såsom det beskrivs i Mölndals stads yttrande.

MölnDala önskar att Stationsläge M1 Mölndal C ska ingå i den fortsatta utredningen. Korridor Raka vägen bör däremot inte utredas vidare då det alternativet innebär så stora

negativa konsekvenser för Mölndals stad. Övriga korridorer innebär för samtliga alternativ att stationen i Mölndal byggs ut och påverkar Forsåkerområdet i likvärdig omfattning.

MölnDala står i sin helhet bakom det yttrande som Mölndals stad har översänt till Trafikverket (Dnr PEU 25/20) men vill komplettera med följande: Vid planeringen av en ny järnväg och stationsanläggning så måste hänsyn tas till pågående stadsutvecklingsarbete för Forsåkerområdet. De fysiska ingreppen och störningarna i området måste minimeras. Det är av största vikt att en ny station i Mölndal planeras med perronger anpassade för tåg på 400 meter. Detta ger en större flexibilitet över tid. Spårföring avseende transporter av farligt gods bör planeras så att de genomförs i spårläge längst bort ifrån Forsåkerområdet. För att minska intrånget i Forsåker bör MölnDala och Trafikverket fortsätta pågående dialog om möjliga skyddsåtgärder för att säkerhetsavstånd till bebyggelse ska kunna minskas.

Mölndalsån är en unik resurs som rinner genom Forsåkerområdet. I dagsläget finns en gällande miljödom för vattenverksamhet (2019-01-31) för flytt och ombyggnad av betongåräna och anläggande av "bypass-rör" med mera. Projektering och förberedelse för genomförande av dessa åtgärder pågår och arbete beräknas starta under 2021. Ytterligare ansökan om miljödom avseende ombyggnation samt drift av vattenkraftverk med mera i Forsåker pågår. Samråd har skett. Ytterligare ansökan kopplat till ombyggnation av intag till vattenkraftverk planeras att lämnas in i senare skede. I östra delen av området flyter Mölndalsån snabbt i anlagda betongrännor. Därefter övergår ån i en mer naturlig fåra där vattnet flyter fram långsammare. Mölndalsån och intilliggande område omfattas av flera biotop- och artskydd. Området utgör även en del av det framtida grönområde som kommer ge boende inom området tillgång till natur och rekreation. Det är därför mycket viktigt att intrånget i Forsåkerområdet minimeras då detta område ligger närmast spårområdet.

Lokaliseringsutredningen med utökat spårområde påverkar stadsutvecklingen i Forsåker genom utökat markintrång som innebär att antalet planerade bostäder och verksamhetslokaler kommer att minska. Fortsatta utredningar och framtagande av åtgärder för att minska intrånget är därför av väsentlig vikt för utvecklingen av området.

Forsåkerområdet planeras utifrån minskat bilinnehav och hållbarhetsmål tas fram där bland annat anges att uppemot 90 procent av alla persontransporter ska vara hållbara (gång, cykel, kollektivtrafik, tåg) på längre sikt. En station i Mölndal stödjer det målet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:195 och 2020/119740:87.

*Trafikverkets kommentar:*

MölnDala Fastighets AB hänvisar till Mölndals stads yttrande vilket kommenteras under avsnitt 5.5.6.

Trafikverkets bedömningar av konsekvenser för Mölndalsån och Forsåkerområdet redovisas i MKB:n och lokaliseringsutredningen.

Avseende beslut om 250 meter långa plattformar se avsnitt 5.8.1 Swedavia

Fortsatta samråd kommer att hållas med Mölndals stad och MölnDala Fastighets AB.

#### 5.10.19. NCC Property Development

NCC framhåller om man i samrådet läser de övergripande målen för projektet med sträckningen Göteborg–Borås, framgår det att en station i Mölndal är inom ramen för detta.

NCC anser att ett stationsläge i Mölndal kommer att stödja en hållbar och långsiktig samhällsutveckling i närområdet och det skapas en starkare nod för utvecklingen av arbetsmarknaden, både lokalt och regionalt. Samrådshandlingen visar att Mölndal redan idag, är en stark marknad för bland annat tjänstesektorn och inom industrin. När man tittar på pendlingsmönster och arbetsmarknaden, figur 4.19, så är det en kommun med stor in- och utpendling. Några av de största arbetsgivarna i regionen finns i Mölndal (bland annat Essity, Astra, Mölndals sjukhus). I Mölndal finns även ett stort antal företag med internationell koppling som är i behov av en snabb koppling mot Landvetter flygplats.

En framtida utveckling av en station i Mölndal, bör också möjliggöra ett stopp för sträckan Göteborg–Stockholm (höghastighetsbana). Genom att anlägga perrongerna med 400 m längd från början kan det möjliggöra ett stopp för resandeutbyte i detta läge.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:430.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverkets bedömning av vilken betydelse en station i Mölndal samt en direkt förbindelse med Landvetter flygplats har för den regionala och lokala utvecklingen redovisas i lokaliseringsutredningen och ligger till grund för den sammanvägda bedömningen och förslag till rangordning av alternativen.

Avseende beslut om 250 meter långa plattformar se avsnitt 5.8.1 Swedavia.

#### 5.10.20. Peab Borås Exploatering AB

Trafikverkets tidigare järnvägsutredning satte stopp för arbetet med detaljplanen för fastigheten Osdal 3:4 under flera år. För att komma vidare med området fördes en tät dialog med bland andra Trafikverket och Borås Stad. Detaljplanearbete för etapp 2 har pågått sedan 2019. De nu presenterade korridor- och stationslägena påverkar återigen de pågående planerna över hela området mycket negativt och får stora konsekvenser för Peab i genomförande av en ny attraktiv stadsdel i Borås.

Oavsett de korridor- och stationsläge som väljs är det viktigt att framtida exploatering av bostäder inom fastigheten Osdal 3:4 inte förhindras. Frågor som trafik, buller och annat måste hanteras av Trafikverket och planeras så pass väl att det inte hindrar exploatering i närhet av vald korridor. En stationsplacering nära Regementsstaden kan vara till fördel för området såvida det inte hindrar Peab från att utveckla området. Peab ser det mycket angeläget att en korridor bestäms under 2021 för att arbetet med detaljplaner inte ska hindras under lång tid. Om den korridor som slutligen väljs, berör fastigheten Osdal 3:4, är det av absolut högsta angelägenhet att den korridoren placeras på ett sätt som ändå möjliggör exploatering i stor grad inom fastigheten Osdal 3:4, om nu inte till fullo enligt plan.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:785.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat Peabs synpunkter vid bedömning av de studerade alternativen. De sammantaget bästa alternativen för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Bollebygd Syd och stationsläge Osdal med säckstation vid Borås C (B11A). Genom Borås rangordnas alternativ Lusharpan (B4) som nummer 2.

Samråd med enskilda som särskilt berörs kommer ske i nästa skede av planläggningsprocessen då en exakt sträckning och utformning av järnvägen ska fastställas.

5.10.21. Skanska Industrial Solutions AB

Skanska bedriver täktverksamhet som är belägen inom utredningskorridor för planerad ny järnväg Göteborg–Borås. Skanska har ett gällande täkttillstånd och pågående tillståndsprövning vid mark- och miljödomstolen för utökad täktverksamhet med mera. Skanska förutsätter att sträckningen av järnvägen planeras så att den inte utgör något hinder för den pågående eller planerade täktverksamheten. Skanska förutsätter att Trafikverket i handlingarna till järnvägsplanen beräknar erforderliga säkerhetsavstånd till täktverksamheten. Skanska uppmanar till att kontakt tas vid behov av särskild information kring sprängning i tåkten.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1007.

*Trafikverkets kommentar:*

Fastigheterna Härryda Bugärde 1:2, 11:1 och Fäxhult 1:2 ligger korridor Bollebygd Syd som Trafikverket studerat och utvärderat i Lokaliseringsutredningen.

I Lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. För delsträcka Landvetter flygplats-Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

5.10.22. Terraproject

Planerad bergtäkt vid Brämhult: Terraproject planerar bergtäkt inom område som anges med svart rektangel i en till yttrandet bifogad karta (södra sidan om väg 40, cirka 800 meter rakt österut från Kyllaredsmotet).

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:326.

*Trafikverkets kommentar:*

Fastigheten ligger öster om Borås och utanför de rangordnade korridorerna. I Lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Genom Borås bedöms korridor Osdal/Borås C (B11A) vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen. Genom Borås är korridor Lusharpan med stationsläge (B4) rangordnat som nummer 2.

#### 5.10.23. Västsvenska handelskammaren

Centrala eller centrumnära stationer är en förutsättning för en gemensam arbetsmarknad. Ur regionförstoringssynpunkt är det även viktigt att behålla de stationsorter som är relevanta för näringslivet och som pekats ut av Sverige-förhandlingen (SOU 2017:107) och i Trafikverkets positionspapper (2018-10-05).

Handelskammaren anser att alternativet Raka vägen bör väljas bort då det omöjliggör direktresor mellan Mölndal och städer/stationer längre österut. Raka vägen bidrar i mindre utsträckning än alternativen till den av näringslivet önskade regionförstoringen. Stationsalternativet öster om flygplatsen bör väljas bort. Med ett avstånd från terminalbyggnaden på mer än en kilometer kommer många potentiella resenärer att välja bort tåget.

Handelskammaren kan inte nog betona hur viktigt det är att Landvetter flygplats får en järnvägsstation. Inom ramen för ett regeringsuppdrag (I2020/01828/TP) skissar Trafikverket även på nya stambanor där Landvetter flygplats av besparingsskäl inte får en station (TRV 2020/85985). En sådan lösning vore synnerligen olycklig och skulle innebära sämre/försvärad internationell tillgänglighet för stora delar av det västsvenska näringslivet.

Handelskammaren förordar ett alternativ som innebär att Borås får en central eller centrumnära järnvägsstation. Handelskammaren anser att tre av de nu aktuella stationslägena uppfyller kravet på att vara centralt eller centrumnära, Borås C med station i tunnel, Knalleland samt Lusharpan med station på bibana. Dessa bör utredas vidare. Med ett centralt stationsläge blir restiden i regel kortare, resenärerna slipper byten och stationen upplevs som tryggare. Sammantaget innebär det att fler reser kollektivt. Därutöver är det positivt ur stadsutvecklingssynpunkt då en centralt belägen järnvägsstation bidrar till fler bostäder och verksamheter i närområdet.

Alternativet Osdal med säckstation vid Borås C innebär i sin nuvarande form att resenärerna österifrån med målpunkt i centrala Borås måste byta i Osdal. Det blir det då mindre attraktivt att pendla och resa mellan Borås och orter längre österut och därmed begränsas den regionförstoring som järnvägen bland annat syftar till. Med ett triangelspår eller en kopplingspunkt skulle säckstationen vid Borås C även kunna trafikeras av tåg österifrån. Handelskammaren önskar därför att Trafikverket utreder hur säckstationen vid Borås C kan anslutas till nya stambanans östra del. Givet att ett sådant uppdrag inkluderas i det fortsatta arbetet anser Handelskammaren att även Osdalalternativet bör utredas vidare. Ett slutligt val av Osdalalternativet förutsätter, enligt Handelskammaren, att Trafikverket presenterat en lösning som möjliggör en koppling mellan Borås C och orterna österut.

Handelskammaren anser att Trafikverket genom val av korridorer inte ska omöjliggöra en framtida anslutning av Ulricehamn, då troligtvis via bibana.

Handelskammaren ser positivt på det så kallade Förstärkningsalternativet som innebär att det byggs en kopplingspunkt mellan Kust till kustbanan och nya stambanan strax öster om Mölndal. Trafikverket får vid genomförandet av de nya stambanorna inte omöjliggöra en sådan kopplingspunkt.

Med externa stationslägen blir investeringskostnaden lägre. Samtidigt urholkas den regionala nyttan om stationerna placeras så att det blir oattraktivt att pendla mellan orter

som Borås – Jönköping – Linköping. Stationernas placering riskerar att lägga en våt filt över den regionförstoring som de nya stambanorna var avsedda att åstadkomma. Handelskammaren ser en risk att ingen tar ansvar för att helheten blir så bra som möjligt utan att alltför stort fokus läggs på att hålla nere kostnaden för delprojekten.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:703.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverkets bedömning av de alternativa stationslägenas förutsättningar för regional och lokal utveckling redovisas i lokaliseringsutredningen och ligger till grund för den sammanvägda bedömningen och förslag till rangordning av alternativen. Trafikverkets förslag till lokalisering är alternativ Mölnlycke (M1 och L1) – Bollebygd Syd – Osdal/Borås C (B11A). På den västra delsträckan rangordnas alternativ Tulebo som nummer 2 och på den östra delsträckan rangordnas alternativ Lusharpan (B4) som nummer 2.

Fortsatt sträckning österut mot Ulricehamn kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4. Trafikering av regionala tåg från Göteborg C mot Jönköping kommenteras i anslutning till Borås avsnitt 5.5.2. Av lokaliseringsutredningen framgår att samtliga kvarvarande stationslägen i Borås möjliggör en fortsatt sträckning österut norr eller söder om Åsunden. Sträckning via Ulricehamn är därmed inte alternativskiljande.

Kopplingspunkt öster om Mölndal kommenteras i anslutning till Borås avsnitt 5.5.2.

Regeringsuppdraget kommenteras i anslutning till Göteborg Stads avsnitt 5.5.3

## 5.11. Ledningsägare

### 5.11.1. Borås Elnät AB

Med hänsyn till korridorernas utbredning menar Borås Elnät att det är svårt att i nuläget bedöma konflikter med befintliga anläggningar i nätområdet. Borås Elnät emotser fortsatt samråd och dialog med Trafikverket.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1329.

*Trafikverkets kommentar:*

Fortsatta samråd kommer att hållas med Borås Elnät AB.

### 5.11.1. Ellevio

Ellevio äger två 130kV-ställverk med tillhörande kraftledningar som beroende på val av lösning enligt de redovisade utredningskorridorerna kan komma att påverkas. De båda ställverken har en stor betydelse för elförsörjningen i området och deras fortsatta användning måste vara säkerställd i en järnvägsplan. Eventuella åtgärder som krävs för en järnvägsplans genomförande såsom flytt av ledningar och ställverk bekostas av Trafikverket.

Om planens genomförande förutsätter åtgärder på Ellevios anläggning måste en skriftlig överenskommelse finnas mellan Trafikverket och Ellevio innan planen kan godkännas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1873.

*Trafikverkets kommentar:*

Fortsatta samråd kommer att hållas med Ellevio. Trafikverket kommer att utreda vilka åtgärder som krävs för att genomföra järnvägsplanen samt att bekosta de åtgärder som krävs.

#### 5.11.2. Gryaab

Sedan tidigare samråd framför Gryaab den nya synpunkten att det inte enbart är underjordsanläggningar som riskerar att beröras utan även kritiska marknära delar av Gryaabs anläggningar. Gryaab ser därför även fortsättningsvis ett behov av fördjupat samråd för informationsutbyte kring specifika lägen och känslighet i konstruktion.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1047.

*Trafikverkets kommentar:*

Fortsatta samråd kommer att hållas med Gryaab.

#### 5.11.3. Göteborg Energi

Göteborgs Energi hänvisar till gällande bestämmelser vid markarbeten för de fall där schaktningsarbeten kan vara aktuella i närheten av markförlagda ledningar för el-, fjärrvärme- och fjärrkyla samt optofiber och gasledningar, vilka tillhör Göteborg Energi eller dess dotterbolag.

Göteborgs Energi Gasnät (GEGAB) uppger att de har både driftsatta och gasledningar och ledningar som inte är i drift inom utredningsområdet och att inmätta lägen kan hämtas via Ledningskollen. Gasledningarna måste beaktas i det framtida arbetet och Bestämmelser vid markarbeten samt senaste utgåvan av Energigasnormer (EGN) ska följas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:638.

*Trafikverkets kommentar:*

Fortsatta samråd kommer att hållas med Göteborg Energi

#### 5.11.4. Härryda Energi

Samtliga korridorer inom Härryda kommun kommer att korsa Härryda Energis ledningar och kablar. Härryda Energi förutsätter att det alternativ som blir aktuellt samordnas tillsammans med ledningsägare i ett senare skede.

Sträckan Almedal – Landvetter flygplats: Korridor Mölnlycke och korridor Raka vägen har båda en dragning som innefattar området där Härryda Energi har en fördelningsstation. Att flytta denna är ett stort projekt som Härryda Energi vill undvika av många skäl, bland annat på grund av tiden för planering, tillståndsprocess och byggnation. Av samrådshandlingarna



framgår att sträckningen planeras i tunnel så problematiken beror på hur byggnationen av järnvägen planeras.

Sträckan Landvetter flygplats – Borås: Korridor Hindås och korridor Hestra har båda en dragning som innefattar området där Härryda Energi har en mottagarstation. Att flytta denna är ett stort projekt som Härryda Energi vill undvika av många skäl, bland annat på grund av tiden för planering, tillståndsprcess och byggnation.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1330.

*Trafikverkets kommentar:*

Fortsatta samråd kommer att hållas med Härryda Energi.

#### 5.11.5. Kretslopp och vatten (Göteborgs Stad)

Utbredningsområdet ligger inom skyddsområde för vattentäkt. Det är viktigt att råvattnet skyddas mot utsläpp, föroreningar och sådan användning av mark och vatten som på sikt kan påverka vattenkvaliteten negativt. Kring Göta älv, Delsjöarna, Rådasjön, Kallebäcks källa och Nedsjöarna finns därför skyddsområden där speciella regler och skyddsföreskrifter gäller.

Gränser och föreskrifter i de nya förslagen på vattenskyddsområden för Rådasjön och Nedsjöarna bör ligga till grund för planering av järnvägen. Det viktigt att ta hänsyn till att ytvatten och grundvatten påverkas i en så liten omfattning som möjligt. Vatten som idag inte används som vattentäkt, eller skyddas av vattenskyddsföreskrifter kan bli viktiga som till exempel nödvatten i framtiden.

Vid vattentäkter vilka är klassade som vattenskyddsområden ska extra stor försiktighet beaktas, och vattenskyddsföreskrifter ska följas, både under byggfas och drift. Under byggfas får till exempel inte länsvatten eller vatten från arbetsområdet släppas ut orenat och heller inte direkt till vattendrag, utan att infiltreras. Byggnation av tunnel kräver injektering i processen för att täta berget från inkommande vatten. Förvaltningen påpekar att det måste belysas hur hantering av detta skall ske. Urlakning av injekteringsmedel får inte påverka omkringliggande vattendrag negativt. När lokaliseringsutredningen är klar och en järnvägslinje är beslutad ska denna fråga fördjupas.

Om markarbeten planeras närmare än 10 m från VA-anläggning ska Kretslopp och vatten få möjlighet att granska arbetet enligt rutin ”Kretslopp och vattens anvisningar för markarbeten” på Göteborg Stads hemsida. I det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen kommer detaljfrågor kring ledningar att dyka upp och behöver då utredas vidare tillsammans med förvaltningen.

Kretslopp och vatten har ett befintligt stomnät inom området. Ledningen är en vital del av dricksvattendistributionen i regionen och måste vara i drift under Trafikverkets arbeten. Förvaltningen har ett pågående projekt att fördubbla dessa ledningar och lägga nya. En tidig grov tidplan för utbyggnaden av denna etapp är 2024–2026. Förvaltningen önskar att Trafikverket medverkar till samordning i utförande av en ledningsutbyggnad i den grad det finns möjlighet.

I det fortsatta utredningsarbetet bör projektet kompletteras med en dagvattenutredning. Utredningen ska redogöra för hur förorenat dagvattnet är och till vilken grad det kan renas, tillräckligt ytbehov för rening och fördröjning samt kommande påverkan på MKN för vatten.

Trafikverkets projekt får inte medföra en försämrad situation för Göteborgs Stad med flera ur ett skyfall- och höga vattennivåer-perspektiv.

De olika lokaliseringalternativen ligger i närheten av en berganläggning. Arbeten ska utföras så att skador inte uppkommer på berganläggning eller i dess installationer. Kretslopp och vatten ska kontaktas tidigt i planeringsskedet, minst 6 månader innan arbetet ska utföras.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1230.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat risker för påverkan vattentäcker och övriga vattenförekomster vid byggande och drift av järnvägsanläggningen vid identifiering och urval av korridorer samt vid konsekvensbedömningen av kvarvarande korridor- och stationsalternativ. Behovet av skyddsåtgärder kommer att studeras djupare i kommande skede av planlägningsprocessen.

Även dagvattenhantering och risker för översvämning kommer att studeras närmare i kommande skede av planläggningen.

Trafikverket kommer så långt som möjligt att medverka till att utbyggnaden av järnvägen kan samordnas med planerad utbyggnad av ledningsnätet.

Fortsatta samråd kommer att hållas med Kretslopp och vatten.

#### 5.11.6. Mölndal Energi AB

Mölndal Energi AB är innehavare av områdeskoncession och har flera samhällsviktiga kunder inom området. Mottagningsstation XT11 Krokslätt ligger inom korridor Raka vägen och Mottagningsstation XT12 Råvekärr ligger inom korridorerna Mölnlycke, Landvetter Öst och Tulebo. Vid mottagningsstation XT12 (Möbelgatan) har en geoteknisk undersökning utförts (2005) som konstaterar att markstabiliteten inte uppfyller gällande normer kring Kålleredsbäcken och att det finns en pågående sättning vilket bör beaktas vid eventuellt arbete i närheten av stationen.

Det är önskvärt att underjordiska ledningar inte hamnar inom spårområdet. Det gäller både elledningar och fjärrvärmeledningar. Korsande ledningar läggs i kanalisation så det enkelt kan bytas. En eventuell flytt av mottagningsstation skulle omfatta många moment i form av ny detaljplan, omläggningar av ledningar och linjekoncessioner samt hitta en plats som tar hänsyn till topologisk placering i elnätet, elektromagnetisk strålning i närhet till människor, tillgänglighet, översvämningssrisk, utrymmen för ledningar med mera.

Båda mottagningsstationerna har ett strategiskt läge utmed E6/20 och järnvägen vilket innebär en risk avseende farligt gods. En urspärning med till exempel farligt gods kan medföra problem för elförsörjning. Ett haveri får inte störa eldistributionsverksamheten.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:651.

*Trafikverkets kommentar:*

Fortsatta samråd kommer att hållas med Mölndals Energi angående påverkan på mottagarstationerna och behov av ledningsomläggningar. Trafikverket är medvetna om den process påverkan på mottagarstationerna medför.

Risker för olyckor med farligt gods kommer att beaktas vid utformning av järnvägsanläggningen.

#### 5.11.7. Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har i samråd 1 daterat 2020-04-28 lämnat yttrande i rubricerat ärende och detta yttrande kvarstår, se yttrande samråd 1.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1868.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att samråda med Svenska Kraftnät i kommande skede av planlägningsprocessen.

#### 5.11.8. Vattenfall

Vattenfall menar att det är svårt att i ett enskilt yttrande redogöra för befintliga anläggningar och projekt i berört område. Berörda anläggningar är både lokalnät och regionnät. Vattenfall upplyser om att regionnätet är koncessionspliktigt, vilket innebär att processen vid en nätombyggnad på grund av järnvägsanläggningen är både kostsam och tidskrävande. Vattenfall önskar en fortsatt dialog.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:642.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har inhämtat underlag om Vattenfalls ledningar utanför stadsmiljö (Göteborg–Borås) via Ledningskollen för att skapat klarhet i vilka ledningar som faller under koncessionslagstiftningen. Samråd kommer att hållas med Vattenfall när det finns en preliminär sträckning för järnvägen och en klarhet i vad som kommer att hända med eventuellt berörda anläggningar i Mölndal.

#### 5.12. Allmänheten

Under samrådstiden för samråd hösten 2020 inkom totalt 3 060 synpunkter från allmänheten, varav cirka 96 procent kom in via den interaktiva kartan och cirka 4 procent via brev.

Utöver alla synpunkter som inkommit från enskilda medborgare har det under samrådet bildats ett antal tillfälliga sammanslutningar där medborgare/boende gått ihop och skrivit under gemensamma synpunkter genom namnlistor eller lämnat enskilda synpunkter men med likartade formuleringar. Detta har varit aktuellt i bland annat Tulebo, Bolås och Hasslerås-Sundet-Östbydal/Benareby och i Gesebol. Sammanfattningsvis handlar dessa

synpunkter om en oro kopplat till privata fastigheter, naturmiljö, buller och påverkan i vardagslivsmiljöer.

I följande avsnitt sammanfattas innehållet i de inkomna synpunkterna uppdelat per ämnesområde. För svar på många av de frågor som framförts i synpunkterna avseende värden i boende-, rekreations-, kultur- och naturmiljöer hänvisas till lokaliseringsutredningens kapitel 7 och 8 som redovisar konsekvensbeskrivningar och bedömningar som gjorts inom arbetet.

#### 5.12.1. Rekreation och friluftsliv

Många synpunkter som kommit in har koppling till rekreation och friluftsliv. Områden som lyfts upp som viktiga är bland annat Hårssjön, Tulebo och Tulebosjön, Finnsjön, Örtjärn, Björröd, Hindåsgården och Klippan, Rammsjön, Nolån, Gesebols sjö, Vannasjön, Vatthulta sjö, Viaredssjön, Sandared, Backabo och Nordtorp, Rya åsar och Kransmossen. Även vandringslederna Sjuhäradsleden och Knalleleden pekas ut. Områdena uppges bland annat användas för motion och idrottsaktiviteter, bad, fiske, fågelskådning, svamp- och bärplockning samt övernattning i tält/camping. På många håll finns till motionsspår och ridvägar i anslutning och inom rekreationsområdena. De utpekade områdena nyttjas året runt av besökare i alla åldrar. Flera synpunktslämnare framför en önskan att tysta områdena får förbli bullerfria och ostörda.

Verksamheter med koppling till rekreation och friluftsliv som lyfts fram som viktiga att beakta är ridverksamheter på flera håll, skogsområden som används för orienteringsverksamhet och mountainbikecykling, idrottsanläggningar som fotbollsplaner, skid- och löparspår samt golfbanor. Många efterfrågar information om hur områdena kommer att påverkas och hur det blir att vistas i järnvägens närhet.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Identifierade rekreationsvärden i de olika miljöerna inom och i anslutning till korridoralternativen har varit ett viktigt underlag i utredningsarbetet. Underlaget har beaktats i lokaliseringsutredningens sammanvägda bedömning, bortval och förslag till rangordning av alternativen.

Val av anläggningstyp längs olika sträckor har anpassats för att begränsa intrång. Anläggningstyp påverkar även bullerutbredning, som kan komma att påverka upplevelsen av områden där järnvägen går i markplan och på bro. Utöver de sociala hållbarhetsaspekterna så vägs också ekologiska och ekonomiska aspekter in i bedömningen för val av korridorer för fortsatt utredning. I arbetet har det bland annat genomförts en naturvärdesinventering, en kulturarvsanalys samt en social konsekvensanalys.

Planeringsarbetet är fortfarande i ett tidigt skede och först när en korridor är beslutad är det möjligt att påbörja arbetet med att begränsa påverkan på närmiljön.

##### 5.12.1.1. Finnsjön

Särskilt många synpunkter berör området kring Finnsjön som viktigt rekreationsområde, framförallt för boende i närområdet men även för mer långväga besökare. Finnsjön och

området kring sjön omnämns som mycket bevarandevärd och att området används för friluftsliv både av allmänheten, organiserade föreningar och av skolor i närområdet.

Finnsjön är vattentäkt och försörjer boende i Härryda kommun med vatten. Många synpunktslämnare uttrycker därför oro kring föroreningar i vattnet och en placering av järnväg ovan mark i nära anslutning till Finnsjöområdet. En oro för att en dragning genom Benareby ska skapa föroreningar i sjöar och vattendrag som hänger samman med Finnsjön lyfts också i synpunkterna.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat inkomna synpunkter angående de korridorer som passerar norr eller söder om Finnsjön vid bedömning av de studerade alternativen. Korridor Mölnlycke innebär att järnvägen kommer att gå i bergtunnel norr om Finnsjön, vilket inte bedöms påverka friluftslivet och bullernivåerna i området samt ha begränsad påverkan på Finnsjöns vattentäkt. Korridor Tulebo innebär att järnvägen kommer gå i markplan söder om Finnsjön vilket medför en liten negativ konsekvens för vattentäkten Finnsjön.

De delar av korridor Tulebo där anläggningen ligger i markplan berör Finnsjöns vattenskyddsområde perifert och möjlighet finns att inom korridoren helt undvika sjöns avrinningsområde. Eventuell effekt på avvattningen mot Finnsjön under driftskedet kan ske i korridorens sydliga del men bedöms som försumbar både avseende effekt på vattentäktens vattenkvalitet och -kvantitet.

Rekreatiomsområdena lokaliserade öster och söder om Finnsjön kan få sämre tillgänglighet, attraktivitet och risk för fragmentering. Konsekvensen bedöms som liten. För mer detaljerad information hänvisas till MKB och PM Social konsekvensanalys.

Inkomna synpunkter rörande påverkan på området kring Finnsjön tas med i det fortsatta arbetet med planeringen av den nya stambanan.

## 5.12.2. Kulturmiljö

Flera synpunkter handlar om Hindås och dess kulturmiljövärden med anor från 1700-talet. Även kulturmiljön runt Mölndals Kvarnby, som är av kulturhistoriskt riksintresse, liksom miljön runt fornminnena på Ekekullen anses påverkas negativt av en breddad järnväg.

Många synpunkter handlar om kulturmiljön i och omkring Benareby, med en historia som går tillbaka till 1400-talet. I flera synpunkter framkommer att synpunktslämnarna anser att informationen om området i lokaliseringsutredningens samrådshandling är bristfällig. Vidare önskas en redogörelse för hur kulturmiljön ska bevaras för framtiden.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har beaktat synpunkterna avseende kulturmiljö vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering, en kulturarvsanalys samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer.

Kulturmiljö kommer utredas vidare i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.

### 5.12.3. Naturmiljö

#### 5.12.3.1. Naturreservat och strandskydd

Flera av de synpunkter som inkommit med koppling till naturmiljö belyser bland annat vikten av att värna Storåns och Nolåns dalgång samt naturreservaten vid Klippan, Yxsjön och Risbohult. Vidare nämns att delar av Storåns dalgång och Klippans naturreservat är Natura 2000-områden. I synpunkterna nämns även att Hårssjön och Rambo mosse är föreslaget för bildande av naturreservat och att det i direkt i anslutning till korridoren Hindås planeras för en utvidgning av Pålsbo naturreservat. I flera synpunkter nämns att sjöarna vid Benareby och Bolås har strandskydd.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Påverkan på befintliga och planerade naturreservat ingår i miljöbedömningen, vilket är en av flera delar som sedan ingår i den sammanvägda bedömningen. Skyddsåtgärder och alternativa utformningar kan bli aktuellt för alternativ som är intressanta ur andra aspekter i den sammanvägda bedömningen. Gällande påverkan på Natura 2000-områden så har fördjupade underlag tagits fram avseende vissa aspekter vilket tydliggjorts i MKB. Sjöarna vid Benareby och Bolås har hanterats på så sätt att konsekvenser för naturmiljö, rekreation och friluftsliv ingått i miljöbedömningen och legat till grund för val av lokalisering. Formell hantering av strandskyddsfrågan sker inom ramen för framtagandet av järnvägsplan.

#### 5.12.3.2. Flora och fauna

Många synpunktslämnare uttrycker en oro över hur järnvägen kommer påverka naturmiljöer och strandskyddade vattendrag inom utredningsområdet. Områden som nämns i flertalet synpunkter är Hårssjön och Rambo mosse, Finnsjön, Gesebol och Yxsjön. Ett antal rödlistade och andra skyddsvärda arter uppges växa i dessa områden.

Ett antal rödlistade arter lyfts fram att de finns inom utredningsområdet. Utöver detta beskrivs även att det finns flera olika arter av fladdermöss, groddjur och ödlor inom utredningsområdet. Synpunkterna önskar att Trafikverket tar hänsyn till dessa vid byggande av järnvägen.

Utöver de ovan nämnda arterna finns ett flertal rödlistade arter av både flora och fauna inom utredningsområdet. Synpunkterna handlar i huvudsak om att järnvägens dragning kan komma att störa dessa arter.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Naturvärdesinventering enligt standard (SS 199000:2014) samt delutredningar för specifika platser har genomförts och ingår som underlag till MKB. Kända förekomster av skyddade arter har särskilt analyserats och bidrar både till utformning och konsekvensbedömningar av korridorer. Inför samrådet våren 2021 har även underlag kring ekologiska samband tagits fram.

Inkomna synpunkter rörande djurliv och bevarandevärda växt- och djurarter tas med i det fortsatta arbetet med utredningen.

#### 5.12.4. Landskap

Flera synpunktslämnare önskar en tydligare bild över hur broar och andra delar av anläggningen är tänkta att se ut för att ge en bättre förståelse för hur de kommer påverka landskapet.

En del skogs- och jordbruksverksamheter och betesmarker inom utredningsområdet befaras påverkas av den nya järnvägen. Detta gäller bland annat verksamheter vid Nya Långenäs och Sundshult, norr om Sandared.

Vidare nämner synpunktslämnarna att flera av korridoralternativen skulle medföra en negativ påverkan på odlingslandskap och lantbruk.

##### *Trafikverkets kommentar:*

I det fortsatta arbetet och efter att en korridor beslutats kommer broar och övriga delar av järnvägsanläggningen att studeras mer i detalj. Då kan tydligare illustrationer och visualiseringar av anläggningen i landskapet göras med utgångspunkt i den landskapskaraktärsanalys och det getsaltningsprogram som tagits fram inom projektet.

#### 5.12.5. Korridor- och stationsalternativ

I flera synpunkter tas det upp att järnvägen passerar flera orter utan att stanna, vilket inte anses medföra något positivt för boende på dessa orter. Synpunktslämnarna menar att det är ett intrång som inte medför någon direkt nytta. Det efterfrågas en redogörelse över vilka nyttor de orter får som passeras av den nya järnvägen utan att en station anläggs och hur ytterligare stationslägen i framtiden kan kopplas på järnvägen. Vidare önskas ett resonemang om hur coronapandemin påverkar framtida resande och om projektet är ekonomiskt försvarbart om tågresande minskar.

Utöver synpunkter på de förslag som presenterats i lokaliseringsutredningen har det inkommit egna förslag på järnvägens placering och dragning. I synpunkterna har inga specifika dragningar angetts, enbart generella exempelvis "Bör gå längs väg 40". Detta handlar även om förslag på korridorer som inte blivit utredda. Förslagen gäller framförallt möjliga korridorer mellan Göteborg och Landvetter flygplats.

I vissa synpunkter uttrycks en oro över hur den nya järnvägen kommer att påverka kommunala planer.

Ett stort antal synpunkter berör de olika korridors- och stationsalternativen som presenteras i lokaliseringsutredningen. I följande avsnitt sammanfattas de synpunkter som rör specifika dragningar och stationslägen.

##### *Trafikverkets kommentar:*

I lokaliseringsutredningen för ny järnväg mellan Göteborg-Borås arbetar Trafikverket aktivt med att skapa förståelse för planeringsprocessen och skapa

forum för dialog mellan berörda kommuner och Trafikverket. Läs mer om pågående mötesserier i kapitel 3. I dessa mötesserier hanteras stadsutvecklingsfrågor och påverkan på kommunala planer.

I en lokaliseringsutredning ska alla rimliga alternativ som uppfyller den nya järnvägens ändamål prövas. Därför har olika korridoralternativ mellan Göteborg–Borås utretts och bedömts. För att möjliggöra hastigheter upp till 250 kilometer i timmen krävs det att järnvägen utformas med stora radier och små lutningar. Detta ger en relativt rak och plan järnväg. Det föreslagna alternativet Bollebygd Syd följer delvis väg 27/40, men järnvägen kommer aldrig att fullt ut kunna följa vägens sträckning.

#### 5.12.5.1. *Dragning längs väg 27/40*

Det har kommit in många synpunkter avseende att nya stambanan bör förläggas längs med väg 27/40. Argument som framförs är att järnvägen bör samförläggas med befintlig infrastruktur för att minska negativ påverkan på naturmiljöer, boendemiljöer, landskapsbild samt av ekonomiska skäl. Flera synpunkter behandlar frågan om varför denna sträckning inte pekas ut som huvudalternativ och önskar en tydligare beskrivning kring detta. Många förordar också en samförläggning med väg 27/40 för att koncentrera bullerstörningarna, medan andra menar att det redan är en för hög bullernivå utmed vägen och att denna inte bör öka.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Se Trafikverkets kommentar i avsnitt 5.12.5.

#### 5.12.5.2. *Mölndal*

Flera synpunktslämnare förordar en station i Mölndal. De menar att upptagningsområdet blir stort då resenärer söder om Mölndal och Göteborg kan få ökad tillgänglighet till järnvägen, utan att behöva passera centrala Göteborg och således kan även trängsel minska där. Vidare nämner flera att då kommunen växer (Mölndals stad) och har flera stora arbetsplatser behöver tillgängligheten med järnväg vara god, inte minst till Landvetter flygplats. Detta för att gynna regional utveckling och även utveckling i de orter som stambanan endast passerar (utan station).

Andra synpunktslämnare menar att Mölndal har god kollektivtrafik till både Landvetter flygplats och Göteborg, vilket anses det vara tillräckligt. De finns också de synpunktslämnare som inte vill att stationsområdet i centrala Mölndal blir större och många uttrycker också en oro för ökat buller.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Ett stationsläge för den nya stambanan i Mölndal för med sig flera fördelar och inverkar positivt på den regionala utvecklingen. När det gäller buller vid stationsområdet så har Trafikverket utrett buller, vibrationer och stomljud inom ramen för MKB och enligt Trafikverkets riktlinjer för buller och vibrationer. Lämpliga skyddsåtgärder där gällande riktvärden överskrids kommer att övervägas i det fortsatta arbetet



Valet av korridor som passerar Mölndal eller enligt alternativ Raka vägen har bedömts utifrån flera perspektiv, se vidare kommentar i yttrande till Länsstyrelsen i Västra Götaland för beskrivning av metoden se avsnitt 5.4. Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1). För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är alternativ Tulebo rangordnat som nummer 2.

#### 5.12.5.3. Landvetter flygplats

Vissa synpunkter handlar om att en station vid Landvetter flygplats är nödvändig för att öka pendlingsmöjligheterna både till flyget och kringliggande orter. Vissa synpunktslämnare menar även att en station vid Landvetter flygplats kan minska trafiken på väg 27/40 som ska till Landvetter flygplats. I dessa kommentarer förespråkas ett stationsläge nära flygplatsterminalen.

Vidare menar flera synpunktslämnare att om en station vid Landvetter flygplats blir den enda stationen i Härryda kommun behöver kollektivtrafiken från stationen förbättras. Vissa vill att stationen förläggs i anslutning till det planerade utbyggnadsområdet Landvetter Södra.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Landvetter flygplats är idag en stor arbetsplats i regionen och tillgängligheten skulle öka markant med ett stationsläge vid flygplatsen. Detta skulle även bidra till att fler resor, både arbetspendling och fritidsresor, skulle kunna göras med tåg istället för personbil vilket är fördelaktigt för miljön.

I utredningen föreslås en bytespunkt i anslutning till stationsläget vid Landvetter flygplats, vilket möjliggör för en förbättrad kollektivtrafik till och från Landvetter flygplats. Ytterligare stationsorter kommenteras i länsstyrelsens avsnitt 5.4. En framtida station vid Landvetter södra kommenteras i Härryda kommun 5.5.4.

#### 5.12.5.4. Borås

Flera synpunktslämnare anser att en station utanför centrala Borås inte kan anses attraktiv då tillgängligheten till stationen minskar och fler tenderar att välja bil istället för kollektivtrafik. I flera synpunkter önskas att det nya stationsläget lokaliseras vid befintlig station i centrala Borås med resecentrum för att underlätta kopplingen till övrig kollektivtrafik men även för gångavstånd till högskola och arbetsplatser.

Andra synpunktslämnare vill istället att stationen förläggs utanför centrum, söder om Borås, för att möjliggöra pendelparkeringar och god kommunikation. Det skulle också minska intrånget i stadskärnan och frigöra yta i centrala Borås för andra ändamål. Kostnadsskäl läggs också fram som argument, då tunnel under Borås anses vara mycket kostsamt. Frågan om hur befintlig bebyggelse i Borås tätort skulle påverkas av en lång tunnel under tätorten lyfts även upp som ett orosmoment.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Genom Borås har de fem kvarvarande korridorerna inklusive stationslägen konsekvensbedömts och utvärderats mot varandra utifrån utredningens sex

bedömningsgrunder: hållbarhetsbedömning, miljöbedömning, investeringskostnad, acceptans för alternativ, samhällsekonomisk nytta och projektmålsuppfyllelse. Metoden redovisas i lokaliseringsutredningen. Utifrån den sammanvägda bedömningen är Trafikverkets förslag till lokalisering alternativ Osdal/Borås C (B11A) och alternativ Lusharpan (B4) rangordnat som nummer 2.

#### 5.12.6. Teknik

Flera synpunkter handlar om järnvägens framtida funktion. Det efterfrågas en redogörelse om varför just den valda tekniken används och varför det till exempel inte möjliggörs för ännu snabbare tåg. Vissa menar att andra framtida transportalternativ som eldriven buss/bil kommer att vara billigare, mer effektivt och hållbart och att det därför inte bör investeras i ny stambana.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Teknikvalet bygger till stor del på kostnad och vilken nytta det kommer att göra. Att möjliggöra för ännu högre hastigheter ställer högre krav på spårgeometrin vilket också är kostnadsdrivande.

Hur Trafikverket bygger järnväg styrs av lagen om byggande av järnväg (Lag 1995:1649) som säger att järnvägen ska ”ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden”.

#### 5.12.7. Bergvärme

Inom utredningsområdet förekommer bostäder med bergvärmeanläggning och flera fastighetsägare uttrycker en oro för påverkan på dessa om järnvägen förläggs i bergtunnel under fastigheten. Fastigheterna är inte anslutna till centralvärme och i flera fall saknas kommunala planer på anslutning. Fastighetsägarna efterfrågar information kring hantering av bergvärmeanläggningar och ersättning i samband med intrång.

##### *Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket tar med sig frågan om påverkan på bergvärme i det fortsatta arbetet med utredningen och återkommer med information till fastighetsägare som berörs.

#### 5.12.8. Grundvatten

En oro finns över hur den nya stambanan kommer att påverka vattentäkterna Finnsjön, Backa samt ny ytvattentäkt i Nedsjöarna, i utredningsområdet. Vidare finns en oro över hur den nya järnvägen kommer att påverka grundvattennivåerna längs sträckan. Särskilt bland människor med egen brunn. Frågor har även inkommit om hur förändringen av grundvattennivån påverkar markens egenskaper, till exempel i områden där marken till största del utgörs av lera.

Vattenskyddsområde Nedsjöarna nämns som viktigt att bevara utan påverkan från järnvägen då där planeras för ny ytvattentäkt, som även ska tjäna som reservvattentäkt för Göteborg Stad.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har identifierat vattenfrågorna som en viktig aspekt i arbetet med MKB och kommer att arbeta vidare med dessa.

#### 5.12.9. Fastighetsvärden och ersättningsfrågor

Vissa synpunktslämnare uttrycker en oro att fastigheter kan tappa i värde om den nya stambanan dras i närheten av den egna fastigheten. En del är oroade över skador på byggnader, som exempelvis sättningsskador orsakade av vibrationer i samband med byggnation av stambanan. Särskilt om det finns stabilitetsproblem kopplat till exempelvis mossmark. Det finns också de som oroas av att buller ska påverka fastighetens värde. Flera fastighetsägare efterfrågar information om hur fastighetsinlösen fungerar.

*Trafikverkets kommentar:*

Det finns ingen generell ersättning för alla fastigheter i närheten av järnvägen kopplat till eventuellt minskat fastighetsvärde. Utgångspunkten vid nybyggnation av ny väg och järnväg är att störningen inte ska överskrida de riktvärden för buller som är fastlagda av riksdagen. Trafikverket får dock ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I det kommande arbetet med planförslag till järnvägsplan kommer det finnas förslag till skyddsåtgärder mot buller och vibrationer. Skyddsåtgärderna kan vara bullerplank, byte av fönster eller fasaddelar eller stabilitetsåtgärder. Om Trafikverket bedömer att det inte är möjligt att åtgärda en fastighet som störs av buller eller vibrationer kan vi föreslå att fastigheten ska förvärvas till fastighetens marknadsvärde.

Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som Trafikverket tar i anspråk vid ett väg- eller järnvägsbygge och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Även den som har nyttjanderätt eller någon annan särskild rätt till en fastighet kan ha rätt till ersättning. Om det i järnvägsplanen visar sig att marken från en fastighet behövs för järnvägen så kommer marken bli inlöst. Vid inlösen så eftersträvar Trafikverket att komma överens med berörda fastighetsägare. I det kommande arbetet med planförslag till järnvägsplan kommer vi veta vilka som kommer bli berörda och då kommer Trafikverket att kontakta berörda. Trafikverket ersätter sedan ett oskadat fastighetsvärde med tillägg, det vill säga det värde som fastigheten hade haft om inga planer på järnvägen hade funnits, med ett tillägg på 25 procent.

#### 5.12.10. Vardagsliv och livskvalitet

Människor som kan komma att påverkas av den nya stambanan undrar hur de ersätts om deras livskvalitet försämras. En oro finns också att järnvägen kommer att skapa en barriär i mindre bebyggelseområden. Ett område som särskilt utmärker sig i kommentarerna är Benareby.

*Trafikverkets kommentar:*

Se Trafikverkets kommentar i avsnitt 5.12.9.

#### 5.12.11. Buller och luftmiljö

En oro uttrycks kring att förorenade utsläpp kommer att öka, framförallt under byggtid med försämrad luftkvalitet för närboende. Av denna anledning anser vissa synpunktslämnare att det inte är hållbart att genomföra projektet.

Det finns en oro kring bullerpåverkan och bullerexponering nära den nya järnvägen både i boende- och rekreationsmiljöer, ur ett folkhälsoperspektiv, och i naturmiljöer för djurlivet. I kommentarer från synpunktslämnarna efterfrågas information om hur stomljud kommer att påverka ovanpåliggande bebyggelse då järnvägen går i tunnel. En del uttrycker också oro för buller under byggskedet, speciellt där järnvägen passerar nära skolor och bostäder.

I vissa kommentarer nämns även att de bor och vistas i områden som redan är utsatta för buller, och att nivån inte bör öka då det skulle förvärra situationen ytterligare. Områden kring Hasslerås- Sundet-Östbydal nämns som exempel.

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket har utrett buller, vibrationer och stomljud inom ramen för MKB och enligt Trafikverkets riktlinjer för buller och vibrationer. Lämpliga skyddsåtgärder där gällande riktvärden överskrids kommer att övervägas i det fortsatta arbetet.

#### 5.12.12. Genomförande av samråd

I flera kommentarer framförs att informationen från Trafikverket under samrådet varit bristande. En del synpunktslämnare har även uttryckt en önskan om att samrådet skulle förlängas. Den interaktiva kartan har inte fungerat med vissa webbläsare och vidare har frågan ställts om användandet av den interaktiva digitala kartan är en laglig arbetsmetod.

Det råder en uppfattning hos en del att arbetsmetoden är åldersdiskriminerande då framförallt äldre människor kan ha svårt att orientera sig på kartan och förstå hur de lämnar en synpunkt. En del önskar också kvittens på sin inlämnade synpunkt.

Vidare har gränssnittet på den interaktiva kartan ifrågasatts och synpunktslämnare menar att den bör designas om för att bli tydligare. Någon anser även att informationen kring Trafikverkets samråd har varit mycket bristfällig och att samråden våren 2020 och hösten 2020 därför bör göras om.

Det finns också synpunktslämnare som menar att det är fel i kartunderlaget och att fler områden borde kategoriseras som viktiga för friluftslivet.

*Trafikverkets kommentar:*

Att arbeta med ett digitalt samråd är ett relativt nytt arbetssätt och en lärande process för Trafikverket. Kartmaterialet har setts över och möjligheterna att förändra gränssnittet är något vi tar med oss i fortsatt arbete. Läs mer om statistik från samrådet i avsnitt 5.3 Digitalt samråd där det framgår att cirka 2 900

synpunkter kom in via den interaktiva kartan och att åldersfördelning av de som lämnat synpunkter är väl spridd.

Lagen om byggande av järnväg som reglerar samrådsprocessen medför inget juridiskt hinder för att genomföra digitala samråd och de samråd som genomförts inom lokaliseringsutredningen uppfyller gällande krav på samråd och följer Trafikverkets process för samrådsförfaranden. Under nästa fas, framtagande av planförslag, finns krav att ett samrådsmöte genomförs på orten. Digitala samråd ger möjlighet att genomföra samrådet trots den rådande situationen i samhället med coronapandemin.

Att genomföra samrådet digitalt innebär att vissa grupper i samhället har sämre förutsättningar att ta del av informationen samt att lämna synpunkter på förslaget men samtidigt att andra grupper får större möjlighet delta. Övergripande så har deltagandet i samrådet varit mycket stort. De som har efterfrågat fysiskt material har fått hjälp av Trafikverket.

Det digitala samrådet har analyserats och utvärderats. Under rådande omständigheter med covid-19 har en noggrann planering genomförts till samrådet våren 2021. Synpunkterna om tydligare samrådsmaterial som alla kan ta till sig oavsett ålder och kunskaper har i beaktats i planering och i samrådsmaterialet till samrådet våren 2021.

#### 5.12.13. Frågor från allmänheten

Projektet har kontinuerligt tagit emot och svarat på frågor från både allmänhet och verksamheter. Frågorna har handlat om hur processen för lokaliseringsutredningen ser ut. Det har även ställts frågor om fastighet/er man äger eller är spekulant på riskerar att påverkas av järnvägen och vad som händer om fastigheten blir inlöst. Vidare uttrycks en oro kring hur Trafikverket kommer att hantera buller. Det har även kommit frågor på vad som händer med den befintliga Kust till kustbanan.

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2–4  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)