TRAFIKVERKET

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

Göteborg–Borås, en del av nya stambanor

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

Järnvägsplan, Lokaliseringsutredning 2022-10-18

Ärendenummer TRV 2021/128691

Denna version av granskningsutlåtandet är anpassad för publicering på webben.

Avsnitt 2.8 i granskningsutlåtandet innehåller personuppgifter och får med hänvisning till Dataskyddsförordningen (GDPR) inte publiceras på webben.

Granskningsutlåtandet i sin helhet finns tillgängligt i Trafikverkets diarium. Du kan skriva till trafikverket@trafikverket.se och begära att få ta del av granskningsutlåtandet. Ange ärendenummer TRV 2021/128691.

Trafikverket
Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg
E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Granskningsutlåtande - Göteborg–Borås, en del av nya stambanor - Järnvägsplan, Lokaliseringsutredning
Författare: Mattias Bååth, Ramboll
Dokumentdatum: 2022-10-18
Ärendenummer: TRV 2021/128691
Uppdragsnummer: 167 824
Version: 1.0
Projektledare: Malin Odenstedt Lindhe och Jan Johansson, Trafikverket
Produktansvarig: Malin Odenstedt Lindhe, Trafikverket

Foto på framsida: Trafikverket
Kartor, figurer och illustrationer: Ramboll, om inget annat anges
Underlag bakgrundskartor: © Lantmäteriet

Innehåll

1. KUNGÖRELSE OCH GRANSKNING 4

2. INKOMNA YTTRANDEN 7

2.1. Berörd länsstyrelse 8

2.2. Berörda kommuner 17

2.3. Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund 44

2.4. Berörda statliga myndigheter 52

2.5. Berört statligt bolag 68

2.6. Organisationer och föreningar som kan antas bli berörda 71

2.7. Övriga 87

2.8. Allmänheten 119

1. Kungörelse och granskning

Trafikverket har upprättat en lokaliseringsutredning för ny järnväg Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, enligt planläggningsprocess i lag (1995:1649) om byggande av järnväg. Tillhörande miljökonsekvensbeskrivning godkändes av Länsstyrelsen i Västra Götalands län 2022-02-25. Lokaliseringsutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning ställdes därefter ut för granskning. Lokaliseringsutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning utgör underlag för regeringens tillåtlighetsprövning.

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

Kungörandet av granskningen har skett på Trafikverkets webbplats 2022-03-03 samt i nedan angivna tidningar:

- Post- och Inrikes Tidningar 2022-03-03
- Göteborgs-Posten 2022-03-03
- Mölndals-Posten 2022-03-03
- Lokalpressen Härryda 2022-03-05
- Borås Tidning 2022-03-03
- AnnonsMarknan 2022-03-09

En skrivelse med information om granskningen har också skickats ut till en krets som huvudsakligen motsvarat samrådskretsen under tidigare samrådstillfällen.

TRAFIKVERKET

GRANSKNING INFÖR TILLÅTLIGHETSPRÖVNING

Granskning inför tillåtlighetsprövning av ny järnväg Göteborg–Borås, en del av nya stambanor

Vi planerar en dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås via Landvetter flygplats. Den nya järnvägen ger snabbare tågresor, smidigare arbetspendling och ökad tillgänglighet till och från flygplatsen. Vi har tagit fram en lokaliseringsutredning med en tillhörande miljökonsekvensbeskrivning som vi ställer ut för granskning.

Lokaliseringsutredningen och övriga granskningshandlingar utgör underlag till järnvägsplaner. Handlingarna som ställs ut ligger också till grund för tillåtlighetsprövning enligt miljöbalken där regeringen beslutar om det är tillåtligt att anlägga järnvägen, samt inom vilken korridor den nya järnvägen i så fall ska gå. Därefter upprättas järnvägsplaner där vi utreder exakt var järnvägen ska gå inom korridoren. Slutlig prövning av järnvägsplanerna görs av Trafikverket.

Projektet omfattas av krav på specifik miljöbedömning enligt 6 kap. miljöbalken.

Ny information i ärendet kommer att kungöras eller hållas tillgänglig på www.trafikverket.se/goteborg-boras

Granskningstid och plats för handlingar: Underlaget finns under tiden 3 mars 2022 till den 29 april 2022 tillgängligt på www.trafikverket.se/goteborg-boras samt under tiden 10 mars 2022 till den 29 april 2022 på följande platser:

- Trafikverket Region Väst, Vikingsgatan 2-4, Göteborg
- Trafik och stadsbyggnadskontoret, Köpmansgatan 20, Göteborg
- Mölndals Stadshus, Göteborgsvägen 11-17, Mölndal
- Härryda kommunhus, Råda torg 1, Mölnlycke
- Bollebygds kommunhus, Ballebovägen 2, Bollebygd
- Stadshuset Borås, Kungsgatan 55, Borås
- Marks kommunhus, Boråsvägen 40, Kinna

Synpunkter: Synpunkter med anledning av ärendet ska ges in skriftligen senast den 29 april 2022. Synpunkter ska skickas till Trafikverket Ärendemottagningen, Investering, Box 810, 781 28 Borlänge eller via e-post till investeringsprojekt@trafikverket.se.
Ange ärendenummer TRV 2021/128691.

Mer information: www.trafikverket.se/goteborg-boras
Trafikverkets kundservice tel. 0771-921 921

Figur 2. Kungörelseannons publicerad inför granskningen.

Lokaliseringsutredningen med miljökonsekvensbeskrivning och övriga handlingar fanns tillgängliga för granskning på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/goteborg-boras under fliken ”Dokument” och vidare ”Granskningshandlingar, mars 2022” under tiden 3 mars 2022 till den 29 april 2022.

Handlingarna har också funnits tillgängliga under tiden 10 mars 2022 till den 29 april 2022 på följande platser:

- Trafikverket Region Väst, Vikingsgatan 2–4 i Göteborg
- Trafikkontoret och Stadsbyggnadskontoret, Köpmansgatan 20 i Göteborg
- Mölndals Stadshus, Göteborgsvägen 11–17 i Mölndal
- Härryda kommunhus, Råda torg 1 i Mölnlycke
- Bollebygds kommunhus, Ballebovägen 2 i Bollebygd
- Marks kommunhus, Boråsvägen 40 i Kinna
- Stadshuset Borås, Kungsgatan 55 i Borås

Förteckning över handlingarna som var utställda:

- Lokaliseringsutredning granskningshandling 2022-02-28

  Bilagor
  - Kartor korridorer för tillåtlighetsprövning 2022-01-31
  - Länsstyrelsens godkännande av miljökonsekvensbeskrivning 2022-02-25
  - Trafikverkets ställningstagande till val av alternativ med rangordning 2022-02-01

- Miljökonsekvensbeskrivning 2022-02-22

  Bilagor
  - Tabell Bedömda fågelarter
  - Undantag miljökvalitetsnormer
  - Naturvärdesinventering 2021-04-19
  - Naturvärdesinventering komplettering 2021-11-23
  - Kulturarvsanalys 2020-09-09

  Underlagsrapporter
  - PM Klimat 2021-11-23
  - PM Buller 2021-11-23
  - PM Stomljud 2021-11-23
  - PM Vibrationer 2021-11-23
  - PM Naturmiljö 2022-02-22

- Landskapskaraktärsanalys 2020-09-09
- Social konsekvensanalys 2022-01-31
- Gestaltningsprogram 2022-01-31
- Samrådsredogörelse 2021-12-20

2. Inkomna yttranden

Med anledning av granskningen har 53 yttranden inkommit från myndigheter och organisationer och 28 yttranden från allmänheten. Yttranden som tar upp samma ämnen på ett likartat eller likalydande sätt kommenteras oftast i anslutning till det första yttrandet som tar upp ämnet. I bemötande av de senare yttrandena hänvisas då till det första bemötandet. För att öka läsbarheten och tydliggöra kopplingen mellan respektive synpunkt i yttrandena och Trafikverkets bemötande har en indelning gjorts med en inbördes numrering. Indelningen gäller fram till nästa siffra i ordningen. Samtliga yttranden som kommit in har kategoriserats och numrerats enligt nedan.

2.1 Berörd länsstyrelse	2.7.5 Borås Elnät AB
2.1.1 Länsstyrelsen i Västra Götalands län	2.7.6 Ellevio AB
	2.7.7 Gryaab
2.2 Berörda kommuner	2.7.8 Göteborg Energi
2.2.1 Bollebygds kommun	2.7.9 Härryda Energi
2.2.2 Borås Stad	2.7.10 Kretslopp och vatten (Göteborgs Stad)
2.2.3 Göteborgs Stad	2.7.11 Mölndal Energi AB och Mölndal Energi Nät AB
2.2.4 Härryda kommun	2.7.12 Nordion Energi AB
2.2.5 Mölndals stad	2.7.13 Skanova/Telia Sverige AB
	2.7.14 Svenska Kraftnät
2.3 Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund	2.7.15 Vattenfall Eldistribution AB
2.3.1 Västra Götalandsregionen	2.7.16 Bellman Group AB, Bugärde Utveckling AB, Skanska Industrial Solutions AB, Skanska Sverige AB och Samgräv Recycling AB
2.3.2 Göteborgsregionens kommunalförbund	
2.3.3 Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund	2.7.17 Fastighets AB Forsåker, Ikano Bostad
2.3.4 Räddningstjänsten Storgöteborg	2.7.18 Jernhusen
2.3.5 Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund	2.7.19 Landvetter Södra Utveckling AB
	2.7.20 MölnDala Fastighets AB
2.4 Berörda statliga myndigheter	2.7.21 NCC Industry
2.4.1 Elsäkerhetsverket	2.7.22 Sveriges Åkeriföretag
2.4.2 Försvarsmakten	2.7.22 Tornet Bostadsproduktion AB
2.4.3 Havs- och vattenmyndigheten	
2.4.4 Jordbruksverket	2.8 Allmänheten
2.4.5 Lantmäteriet	
2.4.6 Livsmedelsverket	
2.4.7 Luftfartsverket	
2.4.8 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap	
2.4.9 Naturvårdsverket	
2.4.10 Polisregion Väst	
2.4.11 Skogsstyrelsen	
2.4.12 Statens fastighetsverk	
2.4.13 Statens Geotekniska Institut	
2.4.14 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut	
2.5 Berört statligt bolag	
2.5.1 Swedavia AB	
2.6 Organisationer och föreningar som kan antas bli berörda	
2.6.1 Borås Flygplatsförening	
2.6.2 Botaniska föreningen i Göteborg	
2.6.3 Naturskyddsföreningen i Härryda	
2.6.4 Tillsammansodlingen	
2.7 Övriga	
2.7.1 Länsstyrelsen i Jönköpings län	
2.7.2 Region Halland	
2.7.3 Region Jönköpings län	
2.7.4 Miljöpartiet de gröna i Härryda	

2.1. Berörd länsstyrelse

2.1.1. Länsstyrelsen i Västra Götalands län

1. Länsstyrelsen bevakar de allmänna intressena och lämnar synpunkter om järnvägsprojektets lokalisering, utformning och miljöpåverkan utifrån innehållet i 1 kap 1§, 2–5 och 7–8 kap miljöbalken (1998:808). Grund för länsstyrelsens bedömning utgörs bland annat av de nationella miljömålen samt rådgivning kring förväntade prövningar för planens genomförande.

Val och rangordning av korridorer
Länsstyrelsen kan utifrån Trafikverkets utvärderings- och konsekvensbeskrivningsmetod samt resultatet av den förstå Trafikverkets val av korridoralternativ. Utifrån länsstyrelsens perspektiv, som fokuserar på de delar av miljöbalken som nämnts ovan, så är länsstyrelsens ställningstagande till korridorerna följande:

Delsträckan Almedal–Landvetter flygplats
Korridor Mölnlycke: Förordas
Korridor Tulebo: Tänkbar med förbehåll
Korridor Raka vägen: Bortval bedöms vara motiverat
Korridor Raka vägen Öst: Bortval bedöms vara motiverat
Korridor Landvetter Öst: Bortval bedöms vara motiverat

Delsträckan Landvetter flygplats–Borås
Korridor Bollebygd Syd: Förordas
Korridor Hindås: Bortval bedöms vara motiverat
Korridor Hestra: Bortval bedöms vara motiverat
Korridor Bollebygd Nord: Bortval bedöms vara motiverat
Korridor Olsfors: Bortval bedöms vara motiverat

Delsträckan genom Borås
Korridor Lusharpan: Tänkbar
Korridor Osdal/Borås C: Tänkbar med förbehåll
Korridor Borås C nordöst: Bortval bedöms vara motivera
Korridor Borås C sydöst: Bortval bedöms vara motiverat
Korridor Knalleland: Bortval bedöms vara motiverat
Korridor Osdal: Bortval bedöms vara motiverat

Motiveringen till bedömningen följer under rubrikerna nedan

Valet mellan korridorer på delsträckan Almedal–Landvetter flygplats
2. Länsstyrelsen förstår bortvalet av korridor Landvetter Öst, som har stor negativ påverkan på bland annat artrika miljöer och värdefulla ekologiska samband för känsliga arter. En sådan negativ påverkan har även korridoren Raka vägen Öst, som dessutom har mycket sämre måluppfyllelse än korridor Raka vägen, varför länsstyrelsen förstår även detta bortval.

Korridor Raka vägen är det alternativ som ger minst påverkan på naturmiljöer i Mölndalsåns dalgång samt miljökvalitetsnormerna för vatten.

Raka vägen är dessutom utifrån vissa riskaspekter bättre än korridor via Mölndal. Utifrån perspektiven regional utveckling och hållbart resande bedöms Raka vägen dock vara ett sämre

alternativ. På grund av detta, och då Trafikverket angett att korridoren inte bedöms vara rimlig i jämförelse med korridorer som möjliggör ett stationsläge i Mölndal samt är förenad med stora tekniska svårigheter avseende byggbarhet och kostnader, kan länsstyrelsen förstå bortvalet av denna korridor.

När det gäller de avvägningar som gjorts för att bedöma korridorerna, främst vad gäller tekniska svårigheter avseende byggbarhet och kostnaderna kopplat till dessa, anser länsstyrelsen att Trafikverket är den aktör som får anses ha den kompetens och den insyn i projektförutsättningarna som krävs för att kunna göra relevanta avvägningar. Länsstyrelsen har inga skäl att ifrågasätta de avvägningar Trafikverket har gjort.

3. Under den tidigare processen för lokaliseringsutredningen och tillhörande miljökonsekvens-beskrivning har länsstyrelsen i omgångar begärt komplettering vad avser påverkan på miljökvalitets-normerna (MKN) och vattenförekomsters status för att tydliggöra de olika korridorernas respektive påverkan. Länsstyrelsen har också ombett projektet att förtydliga bortval av Raka vägen, både utifrån MKN vatten, naturvärden och riskhantering. Efter kompletteringarna har länsstyrelsen bedömt att påverkan på MKN i det stora hela har utretts i den utsträckning som varit möjligt och rimligt i detta tidiga skede. Det framgår att Trafikverket har gjort en avvägning mellan intrånget i Mölndalsåns dalgång samt restidsförlängningen och nyttorna i att trafikera Mölndal vid både fjärr- och regiontrafik. Länsstyrelsen anser att Trafikverket med fördel skulle kunna beskriva mer utförligt hur den avvägningen har gjorts i det material som ska skickas till regeringen.

Rangordning av korridor Mölnlycke och korridor Tulebo

4. Länsstyrelsen instämmer i den rangordning som Trafikverket har gjort, men anser att korridor Tulebo endast kan ses som ett tänkbart alternativ om Trafikverket vid placering och val av anläggningstyp tar stor hänsyn till de höga naturvärden som berörs, i första hand riksintresseområde för naturvården vid Hårssjön, samt att största möjliga hänsyn tas till fornlämningsrika och kulturhistoriskt intressanta miljöer med landskapsbildsvärden vid Tulebosjön/Hårssjön och Benareby/Björrödsdalen.

Genom att förorda korridor Mölnlycke framför korridor Tulebo så undviks negativ påverkan på tidigare huvudsakligen obrutna miljöer vid Tulebo och Benareby som är känsliga ur ett kulturmiljö- och landskapsperspektiv samt områden där det finns stor risk för att påträffa okända fornlämningar. Korridor Tulebo innebär dessutom att järnvägen kommer att skära igenom värdefulla naturmiljöer i skogsområdet mellan Yxsjön och Landvetter och skapa en helt ny barriär, samt även negativt påverka de värdefulla områdena vid Hårssjön i sydligaste delen av korridor Tulebo. Valet av placering och alternativ med tunnel eller delvis ytläge söder om Hårssjön får stor betydelse för bland annat bullerutbredningen och påverkan på värdefull kulturmiljö bestående av en förhistorisk fornborg belägen i mossmark.

5. Även korridor Mölnlycke får barriärverkan och mycket stora negativa konsekvenser för naturmiljön på sträckan mellan Mölnlycke och Landvetter flygplats. Val av anläggningstyp inom den korridoren får därmed stor betydelse för konsekvenserna av naturmiljön och ur naturvårdssynpunkt skulle en förläggning i tunnel av järnvägen på sträckan öster om Mölnlycke förbi naturområdena i och omkring Yxsjö naturreservat ge mindre konsekvenser än dagens lösning med huvudsakligen ytläge mellan Mölnlycke samhälle och Landvetter flygplats. Ur naturvårdssynpunkt bör Trafikverket inför tillåtlighetsprövningen återigen överväga en förlängning av Mölnlycketunneln österut för att minska intrånget i områden av stort värde för naturvården och det tätortsnära friluftslivet.

Valet mellan korridorer på delsträckan Landvetter flygplats–Borås

6. Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets bedömning att de bortvalda alternativen, Hindås, Hestra, Bollebygd Nord och Olsfors, både utifrån helhetsperspektiv, men framför allt på grund av påverkan på Klippans naturreservat och Natura 2000-område, ska väljas bort då de är avsevärt mycket sämre än det förordade alternativet Bollebygd Syd.

Korridoralternativen Hindås, Hestra och Bollebygd Nord, som förläggs i omedelbar närhet till naturreservatet och Natura 2000-området Klippan strax söder om Hindås samhälle, har störst påverkan utifrån naturvårdssynpunkt. Olsfors har något mindre påverkan på naturmiljön, men riskerar ändå att ge stor påverkan.

Bollebygd Syd är även den korridor på denna sträcka som i störst utsträckning förläggs i närheten av befintlig infrastrukturkorridor parallellt med väg 40. Detta alternativ bör därmed ge minst ytterligare intrång i landskapet och dess värden då väg 40 och Viared redan innebär ett markant intrång.

Valet mellan korridorer på delsträckan genom Borås

7. Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets val att inte rangordna korridorerna Knalleland eller Osdal. Korridor Osdal ger stor negativ påverkan på naturmiljön samtidigt som den saknar fördelarna som finns i alternativ Osdal/Borås C. Korridor Knalleland ansluter till de korridorer som länsstyrelsen har ansett ger oacceptabla konsekvenser inom delsträckan Landvetter flygplats–Borås och behöver därför också väljas bort. Korridor Knalleland skulle dessutom innebära bland annat stor negativ påverkan utifrån energi och klimat samt stor samhällsekonomisk kostnad.

8. Att dra järnvägen i tunnlar under staden, så som i korridor Borås C nordöst och sydöst, gynnar närboende med tanke på buller, vibrationer, elektromagnetiska fält, minimerar påverkan på kulturmiljön samt kan bidra till ökat tågresande.

9. Trafikverkets redogörelse visar att kostnaden att dra in järnvägen är avsevärt större än kostnaden för att lägga stationen utanför centrum och en bibana till och från stationen. Dessutom behöver projektet i korridorerna Borås C nordöst och sydöst hantera problematiken som hör ihop med att göra en tunnel under Borås, bland annat på grund av översvämningsrisker och masshanteringsbehovet. Precis som korridor Knalleland, ansluter Borås C sydöst dessutom till de korridorer som länsstyrelsen har ansett ger oacceptabla konsekvenser för naturmiljön och kan därmed inte ses som aktuell. Därutöver har Trafikverket i underlaget angett att både Borås C sydöst och nordöst har så hög investeringskostnad att de anses vara orimliga att genomföra, varför länsstyrelsen även instämmer i bortvalet av Borås C nordöst. Länsstyrelsen vill dock återigen förtydliga vi anser att Trafikverket är den aktör som får anses ha den kompetens och den insyn i projektförutsättningarna som krävs för att göra relevanta bedömningar av kostnader och tekniska svårigheter. Länsstyrelsen har inte skäl att ifrågasätta de avvägningar Trafikverket har gjort.

Rangordning av korridor Osdal/Borås C och Lusharpan

10. Utifrån nuvarande underlag och kunskapsläge kan länsstyrelsen se att både korridor Lusharpan och Osdal/Borås C är tänkbara alternativ, dock med förbehåll gällande den sistnämnda korridoren. Med beaktande av de intressen och krav enligt miljöbalken som länsstyrelsen bevakar, anser länsstyrelsen att korridor Osdal/Borås C endast är tänkbar om projektet i fortsatt planering tar hänsyn till Försvarsmaktens intressen samt områdets höga naturvärden. På grund av de stora osäkerheterna kring påverkan från stationsläget i Osdal kan länsstyrelsen, utifrån det perspektiv som den bevakar, inte bedöma om alternativ Lusharpan eller Osdal/Borås C ska förordas.

11. På delsträckan genom Borås måste förutsättningarna för fortsättningen mot Jönköping vägas in i bedömningen av vilken korridor som ska förordas, även om fortsättningen österut inte ingår i tillåtligheten i detta skede. Valet av korridor låser de möjliga lösningarna inför en eventuell kommande etapp mot Jönköping och kan inte ses isolerade från prövningen. Oavsett om Lusharpan eller Osdal/Borås C väljs så kommer en framtida bro över Osdal/Bråt att behövas för stambanans vidare utbyggnad mot Jönköping. Med beaktande av de höga naturvärdena inom Bråt övningsfält är det är av stor vikt att en bro förläggs så långt norrut som möjligt.

12. När det gäller den fortsatta korridoren mot Jönköping ser länsstyrelsen även en viss osäkerhet kring påverkan på MKN vatten. Det framgår i handlingarna att Trafikverket kommer att försöka undvika brostöd i vatten, men länsstyrelsen har inte fått kännedom om vilka konsekvenser det blir om brostöd i ett senare skede skulle bli oundvikligt. Detta behöver beaktas i Trafikverkets fortsatta planeringsarbete efter tillåtlighetsprövningen.

13. Ur naturvårdssynpunkt är ett stationsläge vid Lusharpan att föredra då en framtida station för fjärrtrafik vid Osdal/Bråt kan komma att medföra ett högt exploateringstryck för verksamheter och anläggningar, och kanske även bostäder, i den framtida stationens närområde.

14. Utifrån kulturmiljösynpunkt är dock fjärrstation i Osdal/Bråt att föredra.

15. Försvarsmaktens övningsområde Bråt skjutfält ligger inte inom projektområdet för sträckan Göteborg–Borås, men hamnar i den möjliga fortsatta korridoren mot Jönköping om det byggs en fjärrstation i Osdal. Försvarsmakten har under samråden framfört att järnvägsanläggningen vid stationsalternativ i Osdal, beroende på lokalisering inom korridoren, skulle kunna hindra Försvarsmaktens möjlighet att bedriva verksamhet inom övningsområdet Bråt om den placeras i korridorens norra delar, och att projektet därmed riskerar att medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken om anpassningar inte sker. Om totalförsvarets riksintresse behöver vägas mot riksintresset för kommunikationer så ska försvarsintresset, enligt 3 kap 10§ miljöbalken, ges företräde.

Medskick till fortsatt arbete med järnvägsplanerna

Naturvärden

16. Länsstyrelsen konstaterar att den närmare placeringen och utformningen av järnvägen i järnvägsplaneskedet kommer att få stor betydelse för järnvägens slutliga konsekvenser för naturmiljön. Att till exempel placera järnvägslinjen så långt norrut i korridor Mölnlycke i delen mellan Mölnlycke och Landvetter flygplats ger mindre konsekvenser för naturreservatet Yxsjön och bör eftersträvas så långt som möjligt. Med hänsyn till att järnvägen oundvikligen kommer att leda till intrång i ett stort antal värdefulla naturmiljöer på sträckan bör även frågan om möjligheten till verkningsfull ekologisk kompensation tas upp redan tidigt i järnvägsplaneprocessen.

Trafikverket bör redan tidigt ta upp frågan om lämpliga områden för kompensation med intresserade markägare och kommuner i området. I vissa delar kommer det även att krävas ytterligare inventeringar av värdefulla naturmiljöer på högre detaljnivå och mer ingående bedömningar av konsekvenserna för vissa skyddade arter när järnvägslinjen inom korridoren ska planeras.

Jord- och skogsbruksmark

17. I tidigare dialog lyftes synpunkter avseende fragmenteringen efter sträckan Göteborg–Borås. Bland annat skrev Trafikverket förslag på åtgärder för att minska fragmenteringen i miljökonsekvensbeskrivningen.

”Med åtgärder som vidtas i genomförandeskedet, såsom arrondering vid lantmäteriförrättning och planering av åtkomstvägar, kommer påverkan mildras. Genom att vägar som är viktiga för brukandet av fastigheter säkerställs, och tillgängligheten därmed inte försämras.”

Åtgärdsförslaget bör tillämpas på hela sträckan, även om det inte blir aktuellt överallt där jord och skogsbruk till någon del berörs. Således oavsett storlek på fastighet och inriktning jord/skogsbruk. Detta för att främja en god fastighetsbildning och få tillstånd lämpliga och varaktiga fastigheter även i framtiden. Denna fråga måste belysas tydligt i de kommande järnvägsplanerna.

Vattenförekomster och MKN vatten

18. När sträckningen inom korridoren blir klar blir det också tydligare vilka vattenförekomster som berörs och hur de kan komma att påverkas. I fortsatt arbete behöver man detaljstudera behov av skyddsåtgärder, dagvattenåtgärder och konstruktioner ur ett perspektiv att ge minsta påverkan på vattenförekomster och recipienter både med avseende på bygg respektive driftskede. Den specifika järnvägsplanens bidrag och del i ett större perspektiv kopplat till påverkan på berörd vatten-förekomst/recipient behöver beaktas för att ta ställning till vilka behov av åtgärder som finns, det vill säga motverka kumulativa effekter. Alla berörda vattenförekomster ska tas upp inklusive samtliga kvalitetsfaktorer.

19. Vid utformandet av järnvägsplanerna ska hänsyn tas till andra tillstånd såsom beslutade kompensationsåtgärder i form av biotopförbättrande insatser för lax och öring på 800 m2 reglerade i dom för Forsåker Mål nr M 4861–16.

Riskhantering

20. Riskfrågorna kommer generellt bli mer aktuella att beakta när det finns en vald korridor och förutsättningarna är mer givna. I det kommande arbetet behöver det bland annat göras skyfalls-karteringar och översvämningskarteringar, bedömningar utifrån riskanalyser för farligt gods samt göras mer detaljerade redovisningar av utrymning och räddningstjänstens insats. Konsekvenser av anslutande anläggningar som servicetunnlar, räddningstunnlar, brandgasventilation och tryckutjämningsschakt kommer behöva utredas vidare när det bland annat gäller utrymmesbehov och påverkan på intilliggande byggnader. Konsekvenserna för befintlig bebyggelse och kommande utveckling behöver förtydligas.

21. Det kommer krävas en hel del arbete kring risken för översvämning och översvämningsåtgärder, inte minst i Mölndals dalgång. Hänsyn kommer behöva tas både till skyfall och till höga flöden/nivåer i vattendrag och sjöar. De kriterier som nu finns framtagna i underlaget gäller för järnvägs-anläggningen. I det kommande arbetet är det viktigt att beakta andra krav som kan gälla för omgivande bebyggelse. Länsstyrelsen utgår generellt från handboken ”Stigande vatten” med tillhörande faktablad samt de skyfallsrekommendationer som Länsstyrelsen tagit fram. Det kan också finnas lokala riktlinjer/krav som behöver tillgodoses. Det är viktigt att översvämningsåtgärder samordnas med åtgärder i riskhanteringsplanen som finns framtagen inom Översvämningsdirektivet samt eventuella andra planerade åtgärder. Översvämningsåtgärder kan bidra till att minska problem som finns idag vilket också är viktigt att beakta i arbetet framöver.

22. När det gäller hänsyn till transporter av farligt gods nämns länsstyrelsens riskpolicy tillsammans med andra vägledningar i underlaget. I det kommande arbetet måste det tydligt framgå vilket underlag som används vid riskbedömning för transporter av farligt gods samt motiv till detta. Länsstyrelsen utgår generellt från publikationen ”Riskhantering i detaljplaneprocessen – riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods”. Påverkan på befintliga transportleder av

farligt gods (järnväg och väg) behöver tydligt redovisas i kommande arbete. Om befintliga transportvägar behöver flyttas permanent eller tillfälligt behöver konsekvenser redovisas och nödvändiga åtgärder vidtas.

Miljöskydd
23. När järnvägens linjesträckning i korridoren är utstakad och de olika järnvägsplanerna ska göras är det viktigt att tidigt hantera miljöskyddsaspekterna för bland annat buller, stomljud, vibrationer, masshantering.

När linjesträckning har ritats ut är det möjligt se mer exakt vilka bostäder, skolor samt andra funktioner eller områden som är berörda och vilka åtgärder som behöver vidtas. Även vilka mängder massor som kommer att uppstå och var det finns risker för förorenade massor längs sträckan kommer då att kunna tydliggöras.

Det behöver finnas en tydlig masshanteringsplan, dels för varje del av sträckan, dels en plan för hela projektet för att kunna få en överblick över masshanteringen.

Kulturmiljö
24. I den fortsatta planeringsprocessen, när järnvägens sträckning preciseras, behöver fördjupade arkeologiska utredningar tas fram för att fastställa omfattningen av projektets påverkan på kulturmiljö. En dialog mellan Trafikverket och länsstyrelsen angående detta har redan inletts.

När väl en järnvägsplan tas fram bör en fullskalig arkeologisk fältinventering kompletterad med utredningsgrävning genomföras, för att fastställa eventuell förekomst av dolda fornlämningar inom planområdet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:164.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket noterar att länsstyrelsen delar Trafikverkets uppfattning om bortval av korridorer och håller med om att Trafikverkets rangordnade korridorer är tänkbara, i två fall med förbehåll. För delsträcka Almedal–Landvetter flygplats förordas korridor Mölnlycke och för delsträcka Landvetter flygplats förordas korridor Bollebygd Syd, vilka båda är högst rangordnade av Trafikverket. För delsträcka genom Borås anser länsstyrelsen att de båda rangordnade korridorerna är tänkbara men med förbehåll för korridor Osdal/Borås C.”

2. Trafikverket delar länsstyrelsens syn.

3. Trafikverket tar till sig synpunkterna att man i materialet som skickas till regeringen i tillåtlighetsprövningen med fördel kan beskriva mer utförligt hur avvägningen har gjorts mellan intrånget i Mölndalsåns dalgång och restidsförlängningen samt nyttorna i att trafikera Mölndal vid både fjärr- och regionaltrafik. En sådan utförligare beskrivning finns i miljökonsekvens-beskrivningens bilaga *Undantag miljökvalitetsnormer* som varit en del av granskning-shandlingarna. Avvägningen kommer att beskrivas tydligare i tillåtlighetsansökan.

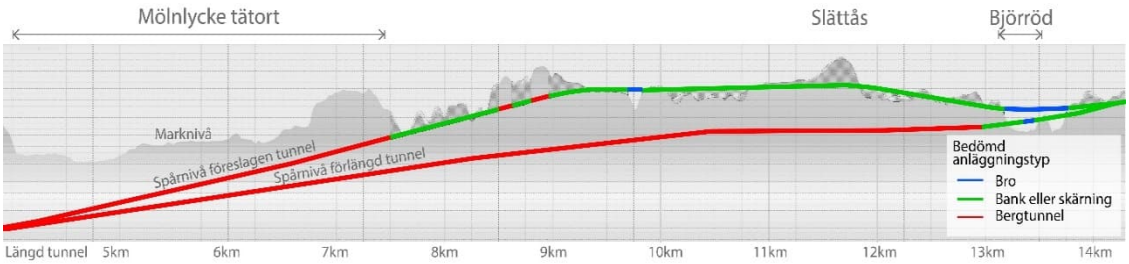
4. Trafikverket bedömer att det går att bygga järnväg i korridor Tulebo med de föreslagna anläggningstyper som framgår av lokaliseringsutredningen. Med inarbetade bullerskydds-åtgärder vid järnväg i markplan enligt tabell 12.3. i miljökonsekvensbeskrivningen bedöms ingen skada på riksintresseområdet uppstå. Största möjliga hänsyn kommer att tas till

fornlämningsrika och kulturhistoriskt intressanta miljöer med landskapsbildsvärden vid Tulebosjön/Hårssjön och Benareby/Björrödsdalen i järnvägsplaneskedet.

Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkter om hur valet av placering inom korridor Tulebo och valet av anläggningstyp vid Hårssjön är avgörande för bullerutbredningen i riksintresse-området. Gällande risk för påverkan på fornlämningen i mossmarken finns en potentiell risk om anläggningen skär genom våtmarkens södra del i markläge. Fornlämningen är dock lokaliserad nästan 200 meter från delen av korridoren som redovisas som markförlagt läge. Med rätt typ av åtgärder ska våtmarken och därmed fornlämningen på detta avstånd inte behöva påverkas negativt. När det gäller den nämnda fornlämningen har Trafikverket därför gjort bedömningen att den inte kommer att påverkas.

Ingen av de myndigheter eller organisationer som yttrat sig över granskningshandlingarna har förordat korridor Tulebo framför korridor Mölnlycke, varför inga fördjupade utredningar om korridor Tulebo är planerade.

5. Länsstyrelsen lyfter att Trafikverket ur naturvårdssynpunkt inför tillåtlighetsprövningen återigen bör överväga en förlängning av Mölnlycketunneln österut för att minska intrånget i områden av stort värde för naturvården och det tätortsnära friluftslivet. Trafikverket har översiktligt studerat konsekvenserna av en förlängning av tunneln. För att tunneln ska kunna passera under hela området med stora naturvärden och samtidigt kunna avslutas på en lämplig plats med hänsyn till områdets topografi behöver den förlängas cirka 5,5 kilometer och avslutas strax före Björröd. Tunneln blir då totalt cirka 13 kilometer lång, vilket innebär att investerings-kostnaden kommer att öka med cirka 1,5–2,5 miljarder kronor. Trafikverkets anser att nyttan av att bygga en längre tunnel inte överväger kostnaderna för att bygga den.



Figur 3. Möjliga spårprofiler mellan Mölnlycke och Björröd inom korridor Mölnlycke.

Trafikverkets bedömning är att det kommer möjliggöras ett flertal passager på sträckan mellan Mölnlycke och Björröd, genom planerade planskilda gångpassager samt eventuella broar och kortare tunnlar som krävs på grund av den kuperade terrängen. Dessa tunnlar bidrar också till att minska intrånget i områden av stort värde för naturvården och det tätortsnära friluftslivet.

6. Trafikverket noterar synpunkterna.

7. Trafikverket delar länsstyrelsens bedömning.

8. Trafikverket delar länsstyrelsens uppfattning att både korridor Lusharpan och korridor Osdal/Borås C ger större negativa konsekvenser avseende buller än Borås C nordöst. För vibrationer och elektromagnetiska fält bedöms både korridor Lusharpan och korridor Osdal/Borås C ge försumbara konsekvenser, liksom Borås C nordöst. Däremot bedöms Borås C nordöst ge lika stor negativ konsekvens avseende kulturmiljö som Osdal/Borås C. Detta beror i

första hand på påverkan kring centralstationen och Borås stadskärna. Då en tunnelstation under Borås C innebär en förflyttning med hiss 60 meter från markplan till stationen bedömer Trafikverket att det blir högre tillgänglighet med korridor Osdal/Borås C för det regionala tågresandet mellan Göteborg och Borås, då stationen hamnar i markplan. För långväga resor skulle en tunnelstation kunna bidra till ökat tågresande jämfört med Osdal/Borås C, men båda alternativen bidrar till ökat tågresande jämfört med nuläget. För ytterligare fördjupning kring ökat tågresande, se Trafikverkets bemötande under punkt 3 i avsnitt 2.4.9.

9. Trafikverket delar länsstyrelsens syn.

10. Trafikverket noterar synpunkterna.

11. Korridoren för de två rangordnade alternativen, korridor Osdal/Borås C och korridor Lusharpan, är densamma för fortsättningen av stambanan öster om Borås. I samband med järnvägsplanearbetet för järnvägens dragning in till Borås C kommer även en fördjupnings-utredning att göras kring den fortsatta utbyggnaden österut från Borås. Syftet med fördjupningsutredningen är både att kunna utgöra beslutsunderlag för avgränsning av planläggning av aktuell järnvägsplan samt säkerställa att de val som görs i järnvägsplanen inte låser möjliga lösningar för järnvägens dragning österut. I fördjupningsutredningen kommer relevanta frågor som exempelvis förorenade områden och naturmiljö att studeras, bland annat sandmarksmiljöerna vid Osdal och naturvärden knutna till dessa områden.

12. Borås Stad påpekar i sitt yttrande att ”*I framtida planering österut passeras Viskan och hänsyn ska tas till saneringen av Viskan som är ett tidsödande arbete. Det praktiska saneringsarbetet uppskattas ta cirka 10 år, och alltså pågå en bra bit in på 2030-talet”*. Trafikverket avser att ha fortsatt samråd med Borås Stad kring tidplanen för saneringsarbetet och tidplanen för den fortsatta järnvägsutbyggnaden österut. Trafikverket avser inte att försvåra kommunens sanering av Viskan, där Djupasjön ingår. Trafikverket planerar att undvika brostöd i Djupasjön. Om saneringsarbetet föregår den fortsatta järnvägen österut bedöms dock inte Viskans kemiska status påverkas av brostöd i vatten. Om saneringsarbetet inte har utförts behöver en konsekvensbedömning göras.

13. Trafikverket delar länsstyrelsens uppfattning att följdexploateringar vid stationsläge Osdal skulle kunna påverka de höga naturvärdena.

14. Trafikverket noterar synpunkten.

15. Trafikverket har varit i kontakt med länsstyrelsen och fått bekräftat att det är ett skrivfel i yttrandet. Det ska stå att järnvägsanläggningen skulle kunna hindra Försvarsmaktens möjlighet att bedriva verksamhet inom övningsområdet Bråt om den placeras i korridorens <u>södra</u> delar. Försvarsmakten bedömer att korridor Osdal/Borås C med station B11A beroende på utformning riskerar att innebära påtaglig skada på riksintresset Bråt övningsfält med skjutbanor. Se Försvarsmaktens yttrande under avsnitt 2.4.2.

Den sträcka som kommer att tillåtlighetsprövas för Göteborg–Borås berör inte övningsfältet. Övningsfältet kommer att beröras i kommande planläggning för nästa sträcka från Borås vidare mot Jönköping. Trafikverket betonar att Försvarsmaktens övningsområde Bråt berörs av fortsatt sträcka österut för stambanan oavsett om det är Lusharpan eller Osdal/Borås C som väljs.

Trafikverket kommer dock redan i kommande järnvägsplan för Borås (en del av Göteborg–Borås) att göra en fördjupningsutredning för området förbi övningsfältet för att säkerställa att möjligheten till lösningar som påverkar övningsfältet så lite som möjligt, och om möjligt inte alls, kvarstår inför kommande planläggning vidare mot Jönköping. Exempel på lösningar kan vara att järnvägen förläggs på bro över dalgången i anslutning till väg 27 alternativt att järnvägen placeras i den del av korridoren som passerar helt utanför övningsfältet.

Trafikverkets bedömning är att det finns förutsättningar för de två riksintressena att samexistera genom fortsatt dialog mellan Trafikverket och Försvarsmakten.

16. Inom ramen för kommande järnvägsplan på sträckan genom Härryda kommun kommer en naturvärdesinventering på detaljnivå att göras liksom mer ingående bedömningar av konsekvenserna för vissa skyddade arter. Detta underlag kommer att vara en viktig utgångspunkt för järnvägens lokalisering inom korridoren. Trafikverket noterar länsstyrelsens synpunkt att järnvägen bör placeras så långt norrut som möjligt på sträckan mellan Mölnlycke och Landvetter flygplats för att begränsa påverkan på värdefulla naturmiljöer.

Trafikverket har redan i lokaliseringsutredningen identifierat vissa kompensationsåtgärder som kommer behöva göras. Utöver dessa kommer ytterligare kompensationsåtgärder identifieras i arbetet med järnvägsplanerna. Då kommer det också att göras en kompensationsutredning för hela sträckan, med syfte att få till en effektiv ekologisk kompensation. Kompensationsutredningen kommer att göras i samråd med länsstyrelsen och andra relevanta aktörer. Beslut om kompensationsåtgärder tas med stöd av vissa lagrum i miljöbalken inom ramen för kommande prövningar i mål och ärenden enligt balken.

17. Åtgärdsförslaget kommer att tillämpas på hela sträckan i samråd med markägare och Lantmäterimyndigheten för att främja en god fastighetsbildning.

18. Vilka platsspecifika skyddsåtgärder som är funktionella på respektive plats utreds i det fortsatta arbetet med järnvägsplanerna. Inom korridorerna berörs allmänna vattentäkter. En viktig fördjupningsdel i järnvägsplanerna är undvikande av negativ påverkan på de allmänna vattentäkter som berörs inom korridorerna. Även övriga frågor kopplade till MKN vatten har hög prioritet i det kommande arbetet med järnvägsplanerna.

19. Området för de biotopförbättrande åtgärderna som är reglerade i dom för Forsåker Mål nr M 4861–16 överlappar något med järnvägskorridoren. Avsikten är att spåranläggningen och väganläggningen ska ligga så nära befintlig infrastruktur som möjligt. Det medför att anläggningarna inte kommer att passera över eller i direkt anslutning till åfåran inom området för biotopförbättrande åtgärder. Översiktliga studier gjorda under lokaliseringsutredningen visar att detta är möjligt. Således utgör spåranläggningen som planeras för ny stambana inget hinder för genomförandet och bedöms inte heller påverka värdet av ovan nämnda biotopförbättringar. Hänsyn kommer att tas till domens innehåll.

20. Riskfrågorna kommer att hanteras i kommande järnvägsplaner tillsammans med bland annat Räddningstjänsten och övriga berörda myndigheter och kommuner.

21. Dagvattenhantering och risker för översvämning kommer att studeras närmare i det fortsatta järnvägsplaneskedet. Bland annat kommer ytterligare skyfallsmodellering i Mölndalsåns dalgång att utföras för att fastställa omfattningen av anläggningens

översvämningspåverkan och identifiera behov av åtgärder för att den planerade järnvägen vid en skyfallshändelse inte ska förvärra översvämningssituationen i dalgången. Trafikverket är medvetet om att man vid bedömning av konsekvenser på bebyggelse kan behöva utgå från andra nivåer för höga flöden och vattennivåer till följd av skyfall än de tekniska krav som finns för järnvägsanläggningen.

Trafikverket har åtagit sig att vidta skyddsåtgärder för att anläggningen inte ska förvärra översvämningsproblematiken för befintlig bebyggelse och infrastruktur i Mölndalsåns dalgång. Detta behöver göras i tätt samarbete med Göteborgs Stad och Mölndals stad.

22. *Riskhantering i detaljplaneprocessen – Riskpolicy för markanvändning intill transportleder för farligt gods* har använts som underlag för den riskanalys för farligt gods som gjorts. Under kommande järnvägsplan kommer det studeras närmare om befintliga transportvägar för farligt gods behöver flyttas permanent eller tillfälligt och konsekvenser samt behov av åtgärder utredas.

23. Trafikverket kommer att göra utredningar avseende buller, vibrationer och stomljud i järnvägsplanerna. Dessa utredningar kommer att vara underlag för utvärdering inför val av spårlinje. En masshanteringsplan kommer att tas fram för hela Göteborg–Borås utifrån underlag från respektive järnvägsplan. Masshanteringsplanen kommer att baseras på det arbete som har gjorts avseende hållbar masshantering i lokaliseringsutredningen. Inledande möte och samtal med länsstyrelsen om masshantering i järnvägsplanerna har hållits. Berörda kommuner kommer också att involveras i samtal och möten avseende masshantering framöver.

24. Dialog mellan Trafikverket och länsstyrelsen avseende fördjupade arkeologiska utredningar pågår.

2.2. Berörda kommuner

2.2.1. Bollebygds kommun

1. Bollebygds kommun är fortsatt positiv till Göteborg–Borås, en del av nya stambanor. Omställning från vägtrafik till järnväg ger möjligheter till minskad påfrestning på hårt belastade riksväg 27/40. Utöver frigörande av vägkapacitet ges möjligheter till renare närmiljö och minskat vägbuller. Inför nästkommande planeringsskede önskar Bollebygds kommun att nedanstående beaktas.

2. Järnvägen förläggs i tunnel under Bollekollens rekreationsområde. Bollekollen är ett viktigt rekreationsområde för vinteridrott och cykel. Anläggningarnas attraktionskraft och upptagnings-område sträcker sig långt utanför kommunens gränser. Den sociala konsekvensanalysen fastslår att endast förläggning i tunnel tillgodoser nuvarande användning. Valet av anläggningstyp kommer definitivt påverka allmänhetens acceptans för projektet.

3. Flodpärlmusslans förekomst i Sörån bör beaktas. Med utgångspunkt i vad som beskrivs i PM Naturmiljö förefaller det lämpligast att anlägga järnväg i södra delen av det utpekade stråket.

4. Förläggning av järnvägen i bank eller skärning invid Bollekollen äventyrar tre av sju identifierade passager inom fokusområdet Kråktorp. Stängning eller förflyttning av dessa passager innebär med största sannolikhet minskad tillgänglighet till en tätortsnära del av Bollebygd samt att sociala samband riskerar att brytas.

5. Hantering av bullerskyddsåtgärder. Bollebygds kommun utgår från att Trafikverket finansierar de åtgärder som projektet kräver.

6. Lokalisering väster om Bollekollen. Området mellan kommungränsen mot Härryda och Kullamotet är kuperat, vilket utifrån samhällsbyggnadsförvaltningens bedömning föranleder lokalisering antingen norr eller söder om Källeberg/Ljungliden. Utifrån tidigare samrådsyttrande om att inte omöjliggöra en kopplingspunkt mellan nuvarande järnväg och nya stambanan väster om Bollebygds tätort vill Bollebygds kommun trycka på att denna fråga fortfarande är aktuell inför framtagande av järnvägsplan.

7. Lokalisering öster om Bollekollen. Bollebygd önskar att lokalisering av järnvägen sker så nära riksvägen som möjligt för att minska landskapsintrånget.

8. Arkitektur och utförande. Den planerade järnvägen skär igenom känsliga miljöer. Broar och tunnlar bör formges så diskret som möjligt och med höga arkitektoniska ambitioner för att leva upp till samma standard som det iögonfallande landskapet. Bollebygd önskar i ett tidigt skede detaljerad inblick i hur visuella förändringar kring Kullamotet hanteras (markanspråk, brohöjder, materialval, arkitektoniska uttryck med mera).

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:162.

Trafikverkets kommentar:

1. Trafikverket noterar att Bollebygds kommun är positiva till Göteborg–Borås, en del av nya stambanor.

2. Vilken anläggningstyp som blir aktuell för sträckan förbi Bollekollen är beroende av vilken del av korridoren som järnvägen kommer att placeras i. Utredningen har visat att placeringen av järnvägen och valet av anläggningstyp kan komma att påverka den rekreativa målpunkten Bollekollen, så som den ser ut och fungerar idag. I det efterföljande skedet med järnvägsplanen kommer järnvägens placering inom korridoren beslutas och olika tänkbara åtgärder för att begränsa järnvägens barriäreffekter och påverkan på dess omgivning utredas.

3. Förekomst av flodpärlmussla kommer att inventeras inför och beaktas vid val av spårlinje och utformning.

4. Sociala aspekter som barriärverkan kommer att utredas inom en social konsekvensanalys i det kommande arbetet med järnvägsplan för denna etapp. I denna kommer åtgärder att föreslås.

5. När Trafikverket planerar ny infrastruktur utförs bullerskyddsåtgärder för befintlig bebyggelse. I det fortsatta arbetet med järnvägsplan så kommer en fördjupad bullerutredning att genomföras.

6. Avseende en framtida kopplingspunkt väster om Bollebygds tätort till den nya stambanan önskar Trafikverket förtydliga att uppdraget för ny stambana Göteborg–Borås inte planerar för en sådan. Den nya järnvägen planeras som ett separerat system med få kopplingspunkter mot det konventionella järnvägsnätet. Ytterligare behov i stråket har prövats i åtgärdsvalsstudien Stråket Göteborg–Borås som slutfördes hösten 2021. Anslutning till ny stambana Bollebygd–

Landvetter flygplats har avfärdats på grund av bland annat lågt resandeunderlag och hög kostnad.

7. Trafikverket tar med sig synpunkterna om landskapsintrång i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.

8. Utformning av anläggningen kommer att ske i nära samverkan med Bollebygd och andra berörda parter. Den nya anläggningen ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till en attraktiv och sömlös upplevelse ur ett hela resan-perspektiv.

Gestaltning av järnvägsanläggningen kan sammanfattas som den fysiska utformning av anläggningen som krävs för att uppfylla våra projektmål. Projektmålen består av tekniska mål inom kategorierna kapacitet och robusthet, restider, stationslägen, energieffektiva transporter och klimat, men även av omvärldsorienterade mål som landskap, naturresurshållning, hälsa och säkerhet samt arkitektur. I arkitekturmålen står bland annat att *den nya järnvägen ska kännetecknas av en hög arkitektonisk ambition och kvalitet såväl i helhet som i detaljer, med plats för banbrytande arkitektur där det är motiverat*.

Trafikverket beslutade i juni 2021 om ett strategiskt dokument i form av *Kvalitetsprogram Arkitektur Nya Stambanor*. Kvalitetsprogrammet redogör för kvaliteter, principer och riktlinjer för arkitekturen i nya stambanor och omhändertar samt konkretiserar Trafikverkets övergripande mål för nya stambanor, definierar arkitektonisk kvalitet och identifierar kommande utredningsbehov.

Fortsatta samråd kommer att hållas med Bollebygds kommun i det fortsatta järnvägsplaneskedet.

2.2.2. Borås Stad

1. Borås Stad tillstyrker av Trafikverket rangordnat alternativ 1 i sin helhet. Vid fortsatt lokaliserings-arbete österut uppmanar Borås Stad Trafikverket att studera möjligheten av triangelspår mot Ulricehamn och Jönköping.

Borås Stad har under hela lokaliseringsutredningsprocessen haft som mål att ett centralt stationsläge i Borås och snabb tågresa (cirka 35 minuter) samt snabb utbyggnad mellan Västra Götalands två största städer är av största vikt.

Med station vid nuvarande Borås C uppnås en hållbar och konkurrenskraftig regiontrafik mellan Borås och Göteborg och kan bidra till att två arbetsmarknadsregioner blir en. Därför är en snabb utbyggnad viktig och att projekt Göteborg–Borås är fullt finansierat i den nationella infrastruktur-planen. För att uppnå detta är en byggstart under åren 2025–2027 av största vikt.

Alternativ 1 (B11A) får positiva konsekvenser för Borås långsiktiga utveckling. En regional bana från huvudbanan till Borås C följer Viskadalsbanans korridor. Att banan når befintliga Borås C påverkar tillgängligheten till den befintliga stadsbebyggelsen och inte minst påverkar det förutsättningarna för hur staden kan utvecklas i framtiden. Närhet till stationen är fördelaktigt och generellt sett ökar värdet på fastigheter med god tillgänglighet till tågstationen och till stadskärnan. Exploateringstrycket ökar därmed i framtiden i de delar som blir gynnsamt lokaliserade i relation till Borås nuvarande stadskärna där det går att utveckla en hög täthet av verksamheter och målpunkter. Stadsdelen

Norrbys möjlighet att integreras i den centrala staden tillsammans med den gröna parken-stråket ger en mer sammanhängande stad med färre barriärer. Borås Stad önskar en tät dialog med Trafikverket kring utformningen av de centrala spåren, med syftet att skapa en inkluderande och välkomnande miljö.

Även tillgängligheten till staden som helhet påverkas. Utifrån ett klimatperspektiv finns all anledning att ta tillvara på ett bra kollektivtrafikläge för de verksamheter och den markanvändning som genererar mycket resande och många besök. Kollektivtrafikresandet i Borås är omfattande redan idag men det finns fortfarande stor potential att öka andelen kollektivtrafikresenärer. Hållbara resor prioriteras och att underlätta för bilresenärer att i stället gå och cykla (eventuellt i kombination med kollektivtrafik) är även positivt utifrån ett hälsoperspektiv samt frigör kapacitet i befintligt gatunätet och i staden.

Borås C kan fortsätta vara ett betydelsefullt nav för hela Sjuhärad genom att ny järnväg och flera befintliga järnvägar och regionala busslinjer samsas på samma plats. Borås Stad önskar därför en fortsatt tät dialog med Trafikverket kring utformningen av de centrala spåren, med syftet att skapa en inkluderande och välkomnande miljö.

Att Trafikverkets alternativ 1 också innebär en station i Mölndal är mycket positivt. Att nå Mölndal innebär att södra delen av Göteborgsregionen och norra Halland blir en mer lättillgänglig del i en större arbetsmarknadsregion. Därmed kan arbete och studier från ett större upptagningsområde stärka Borås näringsliv. Trafikverkets alternativ 1 redovisar station i tunnel under Landvetter flygplats, vilket är bra. Det har stor betydelse för Borås näringsliv och invånare att enkelt nå flygplatsen. Flygplatsen är porten till övriga världen och även en stor och viktig arbetsplats.

Den kvarvarande korridoren mellan Landvetter flygplats, söder om Bollebygd och väg 40, och vidare till Borås skapar möjlighet till färre barriärer om lokaliseringen sker nära väg 40. Det är också positivt att korridoren smalnats av vid passagen av verksamhetsområdet Viared.

<u>Förstärkningsalternativet</u>
2. Borås Stad ser också att korridoralternativ Mölnlycke underlättar byggnation av en kopplingspunkt mellan befintlig Kust till Kustbana och nya stambanan. Som framgått i tidigare samråd är Borås positiva till att Trafikverket inom ramen för åtgärdsvalsstudien ”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 öster om Mölndal. Förstärkningsalternativet får stor betydelse för invånarna i de västra delarna av Borås samt för de som bor i de stationssamhällen som ligger utmed Kust till kustbanan fram till Mölnlycke.

<u>Medskick till fortsatt planering österut</u>
3. Lokaliseringsutredningen Göteborg–Borås har som slutpunkt att koppla ihop de två största städerna i Västra Götaland. Enligt Trafikverket ska de båda kvarvarande alternativen inte utesluta möjligheten för vidare utbyggnad av ny järnväg till Jönköping via Ulricehamn. Detta innebär att de områden som nu är utpekade korridorer inom utredningsområdets östra del kommer finnas kvar som riksintresse för framtida järnvägsändamål tills det utretts.

4. I framtida planering österut passeras Viskan och hänsyn ska tas till saneringen av Viskan som är ett tidsödande arbete. Det praktiska saneringsarbetet uppskattas ta cirka 10 år, och alltså pågå en bra bit in på 2030-talet.

5. Borås Stad ser det som positivt att det som kallas objektsförberedande arbete på mellansträckorna mellan Borås, Linköping och Hässleholm startas upp så snart som möjligt efter att nationella infrastrukturplanen är beslutad.

6. Vid fortsatt dragning österut har Borås Stad spelat in möjligheten till ett triangelspår. Ett triangelspår innebär att den regionala trafiken kopplar ihop Ulricehamn, Jönköping med Borås på befintlig station i Borås C. Spåret följer Kust till kustbanans sträckning från Borås C för att därefter kopplas på huvudbanan sydost om Borås. Denna sträcka finns inte med i de kvarvarande korridoralternativ inom utredningsområdets östra del, men måste beaktas i det fortsatta arbetet.

7. Vid fortsatt utbyggnad österut passeras Osdal där det finns en population av sandlevande bin. Skillnaden på alternativ 1 och 2 är inte så stor vad gäller påverkan på bin eftersom det är fortsättningen med stationsbyggnad och möjlighet till kringområden med parkering och så vidare vid Osdal och vidare över dalgången som påverkar bin. Därför är det mycket viktigt att läget och riktningen på järnvägen in mot Borås C förläggs så att den kommande påverkan blir så liten som möjligt. Önskvärt är ett stationsläge och passage av dalgången norr om väg 27. Den dragningen skulle ge mindre påverkan där det kanske kan gå att kompensera för de värden som försvinner.

8. Kopplingen Borås–Jönköping, via Ulricehamn, innebär att nuvarande två arbetsmarknadsregioner kopplas samman med den tredje arbetsmarknadsregionen i Göteborg med omnejd. Detta innebär att Västsverige bättre skulle kunna erbjuda sina invånare studiemöjligheter för att möta näringslivets kompetensbehov. En ny och snabb järnväg där avstånd inte är ett problem utan det är den nya järnvägens förkortade restid som bidrar till ett närmande mellan dessa arbetsmarknadsregioner.

Landskapskaraktärsanalys

9. Utifrån de två lägen som presenteras tycker Borås Stad att regionaltågsförbindelse till Borås C är det mest lämpliga alternativet utifrån påverkan på Borås stadsmiljö. Utifrån den miljökonsekvens-beskrivning som tagits fram är den negativa påverkan större vid Lusharpan (B4) än Osdal/Borås C (B11A).

I landskapskaraktärsanalysen har fokus legat på delarna Landskap och bebyggelse, Naturmiljö, Kulturmiljö, Rekreation och friluftsliv och Ekosystemtjänster men även översiktligt sett till övriga kategorier i miljökonsekvensbeskrivningen. En regionaltågsförbindelse till Borås C kommer att påverka såväl kulturmiljö och naturmiljö mindre negativt än förslaget med bibana vid Lusharpan som även riskerar att skapa ytterligare barriäreffekter i staden. En bibana vid Lusharpan riskerar att skapa en barriär i friluftsområdet Pickesjön.

10. Huvudspåret på bro (Osdal) kommer att bli ett storskaligt landmärke som kommer synas på långt håll i landskapet och att en god gestaltning av bron därför är extra viktigt.

11. Med hänsyn till buller och barriärverkan är det bra att samlokalisera järnvägen med väg 27.

12. Trafikverkets bedömning att B11A bör rangordnas som alternativ 1 av dessa två alternativ är bra. Lusharpan innebär stora negativa konsekvenser på såväl stadsmiljö, vatten- och sandmiljöer, kulturmiljöer och måttliga förluster av rekreationsvärden och ekosystemtjänster. Likt samrådsförslaget ställer Borås Stad sig bakom hållbarhetsbedömningen att Osdal/Borås C (alternativ 1) är ett bättre alternativ än Lusharpan (alternativ 2).

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:165.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket noterar att Borås Stad tillstyrker av Trafikverket rangordnat alternativ 1 i sin helhet samt att de ser flera fördelar med stationsalternativ B11A. Fler samråd kommer att hållas med Borås Stad i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan, bland annat kring utformningen av de centrala spåren. Angående triangelspår, se Trafikverkets bemötande under punkt 6 nedan.

2. Ny stambana Göteborg–Borås inkluderar initialt inte att planera för eller genomföra åtgärder så som en anslutning mellan Kust till kustbanan och ny stambana eller andra förstärknings-åtgärder på den befintliga Kust till kustbanan. Trafikverkets rangordnade alternativ 1 ger dock förutsättningar för en sådan anslutning vid Mölnlycke. Västra Götalandsregionen har beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsprocessen för att kunna etablera en anslutning mellan den befintliga Kust till kustbanan och den nya stambanan Göteborg–Borås, utan att på ett negativt sätt påverka framdriften och framtida trafikering för den nya stambanan. Det planläggningsarbetet är planerat att genomföras parallellt med järnvägsplanen för etappen genom Härryda kommun.

3. I Borås har en sträcka öster om Borås ingått i lokaliseringsutredningen, även om järnvägen i ett första skede byggs för att möjliggöra regionaltågstrafik mellan Göteborg och Borås. Sträckan öster om stationsläget ingår för att översiktligt visa konsekvenserna för den fortsatta sträckningen vid aktuellt stationsläge. Rangordnade lokaliseringsalternativ möjliggör sträckningar både norr och söder om Åsunden. I samband med fortsatt planläggning österut kommer Trafikverket både utreda hur och verka för att resor till och från Borås i östlig riktning kan ske så enkelt, smidigt och effektivt som möjligt. I den av regeringen antagna nationella planen för 2022–2033 ingår finansiering för att påbörja planläggning för de centrala system-delarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping.

4. När det gäller sanering av Viskan är det angeläget att samråda kring Borås Stads tidplan kring detta.

5. I den av regeringen antagna nationella planen för 2022–2033 ingår finansiering för att påbörja planläggning för de centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping.

6. Parallellt med järnvägsplan som ingår i Göteborg–Borås planerar Trafikverket att genomföra en fördjupningsutredning avseende ett triangelspår för den fortsatta utbyggnaden österut. Syftet är både att kunna utgöra beslutsunderlag för avgränsning av planläggning av aktuell järnvägsplan samt att klargöra möjligheter och begränsningar för ett eventuellt framtida triangelspår.

7. I fördjupningsutredningen som nämns under punkt 11 i avsnitt 2.1.1 kommer sandmarks-miljöerna vid Osdal och naturvärden knutna till dessa områden att studeras så att en fortsatt utbyggnad österut kan möjliggöras.

8. Trafikverket noterar synpunkterna.

9. Trafikverket noterar synpunkterna.

10. Utformning av anläggningen kommer att ske i nära samverkan med Borås och andra berörda parter. Den nya anläggningen ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till en attraktiv och sömlös upplevelse ur ett hela resan-perspektiv.

Gestaltning av järnvägsanläggningen kan sammanfattas som den fysiska utformning av anläggningen som krävs för att uppfylla våra projektmål. Projektmålen består av tekniska mål inom kategorierna kapacitet och robusthet, restider, stationslägen, energieffektiva transporter och klimat, men även av omvärldsorienterade mål som landskap, naturresurshållning, hälsa och säkerhet samt arkitektur. I arkitekturmålen står bland annat att *den nya järnvägen ska kännetecknas av en hög arkitektonisk ambition och kvalitet såväl i helhet som i detaljer, med plats för banbrytande arkitektur där det är motiverat.*

Trafikverket beslutade i juni 2021 om ett strategiskt dokument i form av *Kvalitetsprogram Arkitektur Nya Stambanor*. Kvalitetsprogrammet redogör för kvaliteter, principer och riktlinjer för arkitekturen i nya stambanor och omhändertar samt konkretiserar Trafikverkets övergripande mål för nya stambanor, definierar arkitektonisk kvalitet och identifierar kommande utredningsbehov.

Fortsatta samråd kommer att hållas med Borås Stad i det fortsatta järnvägsplaneskedet.

11. Trafikverket tar med sig synpunkterna om buller- och barriärverkan i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.

12. Trafikverket noterar synpunkten.

2.2.3. Göteborgs Stad

<u>Trafikverkets rangordning av alternativ</u>
1. Göteborgs Stad tillstyrker att regeringen tillåter planerad utbyggnad enligt de alternativ som rangordnats av Trafikverket. Göteborgs Stad delar också Trafikverkets bedömning av rangordning av korridorer. Trafikverkets rangordning 1 av korridor Mölnlycke (stationer M1 och L1)–Bollebygd Syd–Osdal/Borås C (station B11A) ligger i linje med den prioritering Göteborgs Stad framfört i tidigare samrådssvar. Korridoren innefattar stationsläge Mölndal som Göteborgs Stad ställt sig bakom i tidigare samråd utifrån att en sträckning via Mölndal är viktig utifrån att den fångar upp resenärer till/från Mölndal och sydvästra delarna av Göteborg, samt att det skapar bättre förutsättningar för resenärer från Halland att nå Landvetter flygplats via tåg. Göteborgs Stad ser också att de två tillkommande spåren mellan Almedal–Mölndal skapar bättre robusthet för järnvägssystemet söderut i pendlingsstråket till Kungsbacka. Alternativet innefattar också stationsläge L1 under Landvetter flygplats som Göteborgs Stad förordat i tidigare samrådssvar.

2. Avseende stationsläget i Borås har Göteborgs Stad i tidigare samrådssvar framfört 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 40 in mot/ut från Göteborg i rusningstid, samt skapa positiva effekter för miljön.

Station Osdal/Borås C säkerställer ett centralt attraktivt stationsläge för den regionala tågtrafiken Göteborg och Borås, men inte för den långväga trafiken Stockholm–Göteborg och regionaltåg från

Borås mot Jönköping. Utifrån att föreslagen station Osdal/Borås C skapar ett attraktivt centralt stationsläge avseende det regionala resandet och arbetspendlingen mellan Göteborg och Borås bedömer Göteborgs Stad att utformningen ger en godtagbar stationslösning.

3. Göteborgs Stad noterar också att korridoralternativ Mölnlycke underlättar byggnation av en kopplingspunkt mellan befintlig Kust till kustbana och nya stambanan. Som framfört i tidigare samråd är staden positiv till att Trafikverket utrett förstärkningar på befintliga Kust till kustbanan mellan Göteborg och Borås, samt den koppling som föreslås mellan befintlig bana vid Mölnlycke och den nya stambanan öster om Mölndal. Göteborgs Stad ser att detta skulle möjliggöra en effektivare pendling från/till bland annat Mölnlycke med tåg, vilket i sin tur bidrar till att minska trängseln på riksväg 40 in mot Göteborg. Göteborgs Stad bedömer att det är viktigt att processerna mellan projekt ny stambana Göteborg–Borås och förstärkningar på Kust till kustbanan hålls samman, särskilt med hänseende till att en kopplingspunkt mellan befintlig bana och nya stambanan bör byggas i samband med byggnation av den nya stambanan.

4. Trafikverket framför i förslaget till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 att färdigställandet av Göteborg–Borås senareläggs med minst tre år och att medelsbehovet inom Göteborg–Borås därmed minskar med 8 miljarder kronor under planperioden. Göteborgs Stad beklagar att färdigställandet av järnvägen senareläggs, men vill i sammanhanget påpeka vikten av att regeringen nu beslutar om tillåtlighet för projektet så att byggstarten för Göteborg–Borås kan ske som planerat under år 2025–2027.

Miljökonsekvensbeskrivning

5. Göteborgs Stad anser att Trafikverket har tagit fram en genomarbetad miljökonsekvensbeskrivning som ger en bra grund för det fortsatta arbetet under framtagandet av järnvägsplan. Göteborgs Stad har tidigare i samråd 1–3 framfört synpunkter för miljökonsekvensbeskrivningen kopplat till naturmiljö, klimat, indirekta effekter, förorenad mark, vatten, luftkvalitet samt ljudmiljö. Göteborgs Stad vill dock lämna följande kompletterande synpunkter till miljökonsekvensbeskrivningen:

Miljökvalitetsnormer för vatten samt översvämningsrisker

Göteborgs Stad anser att det är viktigt att Trafikverket arbetar aktivt med att skydda värden kopplat till Mölndalsån, både under byggskedet och i driftskedet för anläggningen. Staden är positiv till att Trafikverket i remissunderlaget pekat på skyddsåtgärder i syfte att uppnå miljökvalitetsnormer för vatten för Mölndalsån. Trafikverket avser studera åtgärderna vidare i järnvägsplaneskedet. Göteborgs Stad vill även påpeka vikten av att skyddsåtgärder tillämpas för att skydda vattentäkt Rådasjön för de risker som primärt kan uppstå under byggskedet.

6. Göteborgs Stad välkomnar att Trafikverket uppmärksammat att de i den fortsatta planeringen behöver arbeta med åtgärder för att minska de negativa konsekvenser som kan uppstå i samband med skyfall på grund av den nya anläggningen och dess tillkommande högvattenskydd. Det är viktigt att arbetet med högvattenskydd och skyfall hanteras utifrån ett helhetsperspektiv, där Göteborgs Stad förutsätter att Trafikverket tar ansvar för de effekter den tillkommande anläggningen kan ha för skyfalls- och översvämningsproblematiken i Mölndalsåns dalgång.

7. Göteborgs Stad vill i sammanhanget påpeka att stadens förvaltning för kretslopp och vatten i tidigare samrådsprocess skickat in synpunkter avseende hantering av dagvatten, skyfall, råvatten, vattentäkter samt VA-ledningar.

Ljudmiljö/buller

8. Trafikverket konstaterar att berört område i Göteborg redan idag har en stor bullerpåverkan av befintligt infrastrukturstråk med E6/E20 och Västkustbanan. Göteborgs Stad ser det som nödvändigt att Trafikverket i samband med åtgärder för minskat intrång och påverkan på berörda fastigheter även vidtar skyddsåtgärder för minskat buller avseende såväl befintlig som tillkommande statlig infrastruktur i berört område i Göteborg.

Möjligheter till stadsutveckling

9. Järnvägsutbyggnaden är av stor vikt för staden och har stöd i gällande översiktsplan. Trafikverket har endast redovisat en bred korridor för utbyggnaden och inte preciserat lokaliseringen av de tillkommande spåren. Trafikverket har därmed inte heller redovisat konsekvenser utifrån bland annat stadsutvecklingsperspektiv och intrång på privata fastigheter. Det är därför inte möjligt att i detalj bedöma förslaget och analysera konsekvenserna av spårutbyggnaden.

Som Göteborgs Stad påpekat i tidigare samråd präglas området kring järnvägsprojektet i staden av en kraftig stadsutveckling både öster och väster om infrastrukturkorridoren. Staden ser bland annat att det finns en risk att intrånget vid ICA Maxi kan komma att påverka verksamheten, där ICA Maxi är en viktig nod i området som behöver kunna fortsätta sin verksamhet på befintlig plats även efter järnvägens färdigställande.

Göteborgs Stad anser att Trafikverket aktivt behöver arbeta med åtgärder för att minska intrånget i berörda fastigheter och påverkan på stadsutveckling i området i planeringen av den nya järnvägen i sträckningen Almedal–Mölndal. Det är samtidigt viktigt för staden att Trafikverket åstadkommer de två tillkommande spåren i Mölndalsåns dalgång, för kapacitetsförstärkningen både söderut mot Kungsbacka samt den nya järnvägen mot Borås. Samverkan mellan Trafikverket, Göteborgs Stad och andra berörda parter är därför viktig för att möjliggöra en god utformning av kommande spårområde, åtgärder för minskat intrång i berörda fastigheter samt stadsutveckling i området.

10. Göteborgs Stad anser, likt i tidigare samråd, 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.

Staden ser också ett behov av fortsatt dialog mellan Göteborgs Stad och Trafikverket om åtgärder för minskade barriäreffekter för föreliggande projekt.

11. Projektet behöver beakta och bidra till att möjliggöra den planerade gång- och cykelbron mellan Kallebäck och Grafiska vägen/Mölndalsvägen. Det är viktigt att bron kan verkställas, med hänseende till tillgängligheten till Kallebäck och den fortsatta exploatering som sker i området. Gång- och cykelbron är en viktig pusselbit i att skapa förutsättningar för en hållbar mobilitet för boende i området.

12. Trafikverket behöver även i ett tidigt skede beakta och föra en dialog med staden avseende åtgärder för minskade störningar under byggskedet för att skapa goda förutsättningar för temporära trafiklösningar samt goda förhållanden för befintliga verksamheter och boende i området.

Genomförande

13. I det avtal som ska tecknas mellan Göteborgs Stad och Trafikverket förutsätter staden att Trafikverket står för de kostnader som detaljplanen medför. Det kan exempelvis handla om kostnader för framtagande av detaljplan, fastighetsbildning, inlösen av fastigheter, ersättningar på grund av

planskador, flytt av ledningar etc. Det kan även innefatta kostnader för följdeffekter som exempelvis flytt av gator på allmän plats och markinlösen.

14. Trafikverket avser att starta järnvägsplan för den första etappen vid halvårsskiftet år 2022. Det är viktigt att detaljplaneprocessen och järnvägsplaneprocessen samordnas och bör ske parallellt. Det är också önskvärt att det kan ske en samordning mellan Göteborg och Mölndal för planeringen i anslutning till kommungränsen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:105.

Trafikverkets kommentar:

1. Trafikverket noterar att Göteborgs Stad delar Trafikverkets bedömning av rangordningen av korridorer.

2. Trafikverket noterar att Göteborgs Stad ser stationsalternativ Osdal/Borås C som godtagbart.

3. Ny stambana Göteborg–Borås inkluderar initialt inte att planera för eller genomföra åtgärder så som en anslutning mellan Kust till kustbanan och ny stambana eller andra förstärknings-åtgärder på den befintliga Kust till kustbanan. Trafikverkets rangordnade alternativ 1 ger dock förutsättningar för en sådan anslutning vid Mölnlycke. Västra Götalandsregionen har beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsprocessen för att kunna etablera en anslutning mellan den befintliga Kust till kustbanan och den nya stambanan Göteborg–Borås, utan att på ett negativt sätt påverka framdriften och framtida trafikering för den nya stambanan. Det planläggningsarbetet är planerat att genomföras parallellt med järnvägsplanen för etappen genom Härryda kommun.

4. Trafikverket delar Göteborg Stads uppfattning om vikten av ett beslut om tillåtlighet. Dels för att byggstarten ska kunna ske enligt plan, under åren 2025–2027, och dels för att planläggningen och byggnationen ska kunna hållas ihop på hela sträckan Göteborg–Borås så att största möjliga samhällsnytta uppnås. Senareläggningen av etappen genom Härryda kommun beror på att kommunen har uttryckt att de inte står bakom Trafikverkets förslag och att kommunen inte kommer göra nödvändiga förändringar i detaljplaner innan regeringen har tagit sitt beslut om korridor. I väntan på regeringens beslut har Trafikverket därför pausat utredningen avseende järnvägens precisa placering i korridoren för etappen genom Härryda kommun.

5. Trafikverket har beaktat risker för påverkan på vattentäkter och övriga vattenförekomster vid byggande och drift av järnvägsanläggningen vid identifiering och urval av korridorer samt vid konsekvensbedömningen av kvarvarande korridor- och stationsalternativ, som i sin tur varit underlag för val av lokalisering. Risker för påverkan inom den föreslagna nya utbredningen av Rådasjöns vattenskyddsområde, som varit på samråd men ännu inte är beslutad, har beaktats på samma sätt som för redan gällande vattenskyddsområden. Vid passage inom ytvattentäkters avrinningsområden kommer särskild hänsyn att tas vid alla typer av anläggningsarbeten. Vilka skyddsåtgärder som kan komma att kravställas för att undvika påverkan på vattentäkten Rådasjön hanteras mer utförligt i fortsatt arbete i järnvägsplaneskedet. Fler samråd kommer att hållas med Göteborgs Stad i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.

6. Dagvattenhantering och risker för översvämning kommer att studeras närmare i det fortsatta järnvägsplaneskedet. Fördjupade utredningar för att fastställa omfattningen av anläggningens

översvämningspåverkan på omgivande bebyggelse kommer att utföras. Vid bedömning av konsekvenser på bebyggelse kan man behöva utgå från andra nivåer för höga flöden och vattennivåer till följd av skyfall än de tekniska krav som finns för järnvägsanläggningen. I fortsatt arbete med framtagande av järnvägsplan kommer ytterligare skyfallsmodellering i Mölndalsåns dalgång att utföras för att identifiera behov av åtgärder för att den planerade järnvägen vid en skyfallshändelse inte ska förvärra översvämningssituationen i dalgången. Den eventuella barriäreffekt som ett översvämningsskydd för Mölndalsån kan ha på viktiga skyfallsvägar behöver studeras, samt vilka åtgärder som krävs för att motverka och kompensera för denna effekt. Samråd i dessa frågor kommer att ske med Göteborgs Stad och Mölndals stad.

7. Trafikverket har beaktat de synpunkter som Kretslopp och vatten har inkommit med under tidigare samråd och en fortsatt dialog kommer att hållas med Kretslopp och vatten samt andra berörda parter i det fortsatta järnvägsplaneskedet.

8. Störningar från befintlig infrastruktur ska beaktas i samband med ny- och ombyggnad av väg eller järnväg, men om störningarna från den befintliga infrastrukturen dominerar bör dessa inte i orimlig omfattning belasta projektet. I normalfallet bör åtgärder övervägas.

9. Vidare precisering av järnvägens lokalisering inom korridoren sker i fortsatt arbete med framtagande av järnvägsplan. En kontinuerlig dialog pågår mellan Göteborgs Stad och Trafikverket samt med ICA Maxi rörande fastighetsintrång. Dessa frågor kommer även hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet då fokus kommer att ligga mer på enskilda intressen. Då kommer även övriga fastighetsägare som berörs av intrång att kontaktas.

10. Samverkan och dialog kommer att fördjupas i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

11. Samordning kring utformning och planering av den planerade gång- och cykelbron kan göras i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Byggnation bör ske samordnat med utbyggnaden av järnvägen.

12. Vidare samråd kommer att hållas med Göteborgs Stad avseende åtgärder för minskade störningar under byggskedet i det fortsatta järnvägsplaneskedet.

13. Enligt Trafikverkets verksgemensamma ställningstagande om finansiering av detaljplanekostnad i samband med planläggning av väg eller järnväg (TRV 2018/136700) ska som huvudregel kostnader för framtagande av detaljplan inte finansieras av Trafikverket. Undantag kan beviljas i särskilda fall, till exempel då nyttan endast återfinns i det nationella transportsystemet och lokala nyttor saknas. Dialog pågår med berörda kommuner i frågan.

14. Trafikverket delar Göteborg Stads synpunkt om att det är viktigt att detaljplaneprocessen och järnvägsplaneprocessen samordnas och att de sker parallellt. Vidare samråd kommer att hållas med Göteborgs Stad och Mölndals stad i det fortsatta järnvägsplaneskedet.

2.2.4. Härryda kommun

Nej till järnväg för höghastighetståg

1. Härryda kommun har tidigare gett ett tydligt svar på remiss i samrådsskedet angående järnvägen. Kommunen ser inte att det finns skäl till att ändra sin ståndpunkt i frågan.

Härryda kommun säger fortsatt nej till järnväg för höghastighetståg genom kommunen och förespråkar i stället en satsning på en järnväg för pendel- och regiontåg med två spår mellan Göteborg och Borås via Landvetter flygplats. Det är viktigt att en framtida järnvägsutbyggnad stödjer en fortsatt utveckling och förädling av befintliga orter såsom Mölnlycke och möjliggör ny, tät och hållbar bebyggelse i nya samhällen, som till exempel Landvetter Södra.

Härryda kommun gör fortfarande bedömningen att det saknas ekonomiska medel för att färdigställa nya stambanor för höghastighetståg och att banorna enbart kommer trafikeras av pendeltåg och regiontåg. Utifrån detta ställer sig Härryda kommun frågande till samhällsnyttan med en järnväg för höghastighetståg. I granskningshandlingarna noteras även att det nu planeras för ett centralt stationsläge i Borås. Vilket stärker den lokala och regionala funktionen av den nya järnvägen.

Sträckan Göteborg–Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk och behovet av att bygga ut en kapacitetsstark kollektivtrafik på järnväg med pendel- och regiontåg är av stor vikt. Kommunen har under decennier fört en dialog med staten kring byggandet av järnväg. Det är olyckligt att det uppenbara behovet av förstärkt lokal och regional kapacitet nu har kommit att stå tillbaka för ett nationellt projekt vars möjligheter till faktiskt genomförande är svårt att bedöma.

Härryda kommun står fast vid Västra Götalandsregionens funktionsutredning för stråket som tar upp de kommunala och regionala utvecklingsbehoven och vilken funktion som skulle kunna ge nytta för medborgarna i kommunerna. Den nya järnvägen med anslutande infrastruktur måste därför samverka med samhällets övriga funktioner, krav och behov. Detta är även något som lyfts fram i den gemensamma målbilden som formulerats i Stråket Göteborg–Borås 2035 Gemensam målbild för en hållbar regional struktur där kommunerna i stråket och även kommunalförbunden var delaktiga.

Station i Mölnlycke

2. Med utgångspunkt i antagandet att det inte kommer gå några höghastighetståg utan i stället pendel-/regiontåg på spåret, förordar Härryda kommun en återgång till den spårlinje som utreddes under 2016, med station i Mölnlycke och vidare sträckning österut mot Landvetter flygplats. I sammanhanget ska framhållas att Mölnlycke pekades ut i Sverigeförhandlingen och bekräftades med ett handslag. Härryda kommun har sen dess fortsatt att arbeta för den bostadsutveckling som kommunen åtog sig att bidra med.

Genom att bygga ut pendel- och regiontågstrafik och inte höghastighetstågtrafik blir det möjligt att utveckla det som varit Härryda kommuns intention från början; en samhällsutveckling med pendel- och regiontågstrafik mellan Göteborg och Borås. Därför anser Härryda kommun fortfarande att den tidigare utredda spårdragningen är det som skall byggas i stället för tunnel under stora delar av tätbefolkade Mölnlycke eller korridor Tulebo. På så sätt minimeras även den negativa påverkan för många medborgare i Härryda kommun och förutsättningar för samhällsutveckling som är positiv för Göteborgsregionen och kommunen möjliggörs. Med Mölnlycke station som utgångspunkt för ny järnväg mellan Göteborg–Borås via Landvetter flygplats, kan en effektiv pendel- och regiontågstrafik skapas. Tillsammans med Kust till kustbanan skulle detta innebära en betydande avlastning från den tungt belastade väg 40, samt bidra till regional nytta i hela stråket.

Acceptans för lokaliseringsförslagen

3. I utvärderingen av förslagen skriver Trafikverket att de vill att det alternativ som föreslås för lokalisering ska vara accepterat av regionala parter och kommuner. Härryda kommun var i samrådsskedet tydliga med att kommunen inte stödjer utbyggnaden av en järnväg för höghastighetståg genom kommunen eller de korridorsval som Trafikverket har gjort. Konsekvenserna av

höghastighetståg igenom kommunen är mycket negativa för kommunens utveckling och dess invånare.

Härryda kommun vill även lyfta de många och starka reaktioner som invånarna i Mölnlycke har visat mot korridorsförslagen i samrådet. Kommunens uppfattning är att det fortfarande finns en stor oro och stort motstånd till höghastighetsbanan hos invånarna i Mölnlycke.

Station i Landvetter Södra

4. Den politiska samrådsgruppen för projekt Göteborg–Borås har beslutat om följande skrivning gällande projektet 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 den 5 oktober 2018, 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.”

Härryda kommun vill fortsatt framhålla betydelsen av Landvetter Södra som en viktig del i såväl kommunens som regionens utveckling och utgår från att kommande spårdragning möjliggör ett framtida stationsläge med förbigångsspår vid Landvetter Södra för att infria de stora nyttor som det medför. Härryda kommun anser inte att den tre minuter längre restid på sträckan Göteborg–Borås för två regionaltåg i timmen som en oacceptabel stor störning för den genomgående tågtrafiken med tanke på den samhällsnytta som Landvetter Södra ska bidra till.

Stationsläge vid Landvetter flygplats

5. En ny järnväg för pendeltågstrafik förväntas ha positiva effekter för en förstärkt arbetsmarknads-region och fler hållbara transporter. Ett centralt stationsläge i förhållande till Landvetter flygplats terminal är en förutsättning för attraktiv spårbunden kollektivtrafik till flygplatsen. Härryda kommun vill återigen lyfta att det stationsläge Trafikverket nu planerar för i tunnel under terminalbyggnaden är det enda tänkbara för att tillskapa en attraktiv pendel-/regiontågstrafik till och från flygplatsen. Stationsläget under terminalen möjliggör också den tilltänkta utvecklingen av flygplatsområdet och Airport city. Det är av yttersta vikt att fortsatt planering av stationsläget vid Landvetter flygplats sker i samverkan med Swedavia för att säkerställa ett attraktivt stationsläge för flygresenärer och för flygplatsens utveckling.

Korridor Mölnlycke och korridor Tulebo

6. Härryda kommun anser fortfarande att både korridor Mölnlycke–Mölndal och korridor Tulebo–Mölndal medför mycket stora negativa konsekvenser för kommunens invånare och att dessa inte står i proportion till nyttan. Därför anser Härryda kommun att båda dessa korridorer ska avfärdas.

Korridor Mölnlycke kommer bland annat orsaka buller, stomljud och barriäreffekter och korridoren Tulebo medför bland annat betydande risk för negativ påverkan på kommunens viktiga vattentäkt i Finnsjön samt att korridoren skär igenom området Benareby i ytläge vilket ger stor påverkan på kulturvärden och lantbruk i området. Benareby utgör en välbevarad tät bebyggelsemiljö och det är

angeläget att byns bebyggelse bevaras. Odlingslandskapet är en viktig del för förståelsen av området och bör hållas öppet.

Härryda kommuns arbete för att få till dialog om möjliga lösningar

7. Sen samråd 3 har Härryda kommun aktivt arbetet för att få till en dialog om möjliga lösningar. Den 14 januari 2022 skickade kommunstyrelsens ordförande en inbjudan till samtal och överläggning om järnvägsförbindelsen mellan Göteborg och Borås till infrastrukturminister Tomas Eneroth. I inbjudan förklaras att en ny järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Borås är en viktig fråga för kommunens och regionens tillväxt och fortsatta utveckling samt att Härryda kommun arbetar och under lång tid har arbetat för att få i gång bygget av en ny järnväg i stråket. I inbjudan förklaras även att Härryda kommun och ansvariga myndigheter har olika syn på utformningen gällande en kort del av sträckan samt olika syn på vem som ska stå för kostnaden för detaljplanen för den nya järnvägen. För att få framdrift i frågan bjuds därför infrastrukturministern in till ett samtal och överläggning om den planerade järnvägsförbindelsen mellan Göteborg och Borås. Infrastrukturministern har inte besvarat inbjudan.

Härryda kommun initierade och hade den 30 mars möte med tillförordnad landshövding för Västra Götaland och ledningen för de nya stambanorna. Kommunen förklarade vid detta möte sin uppfattning om behovet av ny järnväg och de regionala och lokala nyttor som kan nås i närtid. Det framstod vid mötet som att dessa behov står i kontrast mot nationella långsiktiga intressen.

Fortsatt arbete

8. Härryda kommun vill fortsatt påtala vikten av att Trafikverket i sin fortsatta planering av järnvägsanläggningen tar hänsyn till omgivningen till exempel när det gäller buller, befintliga kopplingar och samband, barriäreffekter och stadsutveckling för att minska de negativa effekter järnvägen har på omgivande områden.

9. Det pågår eller planeras flera större projekt inom Härryda kommun gällande bland annat överföringsledningar samt en ny 40 kV-ledning från Mölnlycke till utvecklingsområdet Landvetter Södra där samordning i den fortsatta processen är nödvändig. En dialog bör fortsatt föras med Härryda Vatten och Avfall AB samt Härryda Energi AB.

10. Den nya järnvägen Göteborg–Borås påverkar och kommer att påverka Härryda kommuns planering negativt under en lång tid framöver. Härryda kommun är en kommun som växer och som välkomnar enskilda initiativ till utveckling. Det är angeläget att de korridorer som kvarstår så snart som möjligt smalnas av för att inte fördröja planerad utvecklig inom korridorerna som inte kommer att beröras av den kommande järnvägen. Den nya järnvägen har en nyckelroll i regionens fortsatta utveckling och möjlighet till utvidgning av befintliga arbetsmarknadsregioner. En tidig byggstart är prioriterat för att tidigt nyttja de positiva effekter järnvägen bidrar till för hela stråket.

11. I händelse av framtida planläggning förutsätter Härryda kommun att de som har nytta av planläggningen kommer bära kostnaden för denna. Härryda kommun kommer inte bära kostnader för detaljplaner som inte bidrar till direkt nytta för kommunen.

12. För att minimera de negativa effekter järnvägen har på omgivande områden, påtalar Härryda kommun vikten av att Trafikverket i fortsatt planering av järnvägsanläggningen tar stor hänsyn till risken för negativ och långvarig påverkan på medborgarnas boende-, livs- och skolmiljö, fastighetsvärden samt omgivningen. Detta gäller till exempel buller, stomljud, befintliga kopplingar och samband, barriäreffekter och framtida stadsutveckling.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:173.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket noterar att Härryda kommun inte har ändrat sin ståndpunkt i frågan sedan samrådet våren 2021 och fortsatt säger nej till den nya järnvägen genom Härryda kommun.

Västra Götalandsregionen bedömning är att en komplettering av nuvarande projekt med det så kallade ”förstärkningsalternativet” som medger en koppling mellan befintlig järnväg (Kust till kustbanan) och ny stambana mellan Mölnlycke och Mölndal skulle lösa största delen av funktionsutredningens mål. Se Västra Götalandsregionens yttrande i avsnitt 2.3.1 punkt 2. Ny stambana Göteborg–Borås inkluderar initialt inte att planera för eller genomföra åtgärder så som en anslutning mellan Kust till kustbanan och ny stambana eller andra förstärknings-åtgärder på den befintliga Kust till kustbanan. Trafikverkets rangordnade alternativ 1 ger dock förutsättningar för en sådan anslutning vid Mölnlycke. Västra Götalandsregionen har beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsprocessen för att kunna etablera en anslutning mellan den befintliga Kust till kustbanan och den nya stambanan Göteborg–Borås, utan att på ett negativt sätt påverka framdriften och framtida trafikering för den nya stambanan. Det planläggningsarbetet är planerat att genomföras parallellt med järnvägsplanen för etappen genom Härryda kommun.

I den av regeringen nyligen beslutade nationella planen för transportsystemet 2022–2033 ingår samtliga etapper av de nya stambanorna: Ostlänken, Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund samt påbörjad planläggning för de centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping.

2. En grundläggande förutsättning för planeringen av den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås är att den utgör en del av ett system av nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö. Det innebär att Härryda kommuns antagande om enbart regionaltåg på banan inte stämmer överens med det uppdrag Trafikverket fått av regeringen.

I oktober 2018 tog Trafikverket ett inriktningsbeslut som beskriver hur Trafikverket ska driva arbetet med nya stambanor för höghastighetståg vidare, det så kallade positionspapperet. Inriktningsbeslutet innebar nya förutsättningar för projekt Göteborg–Borås och Trafikverket valde därför att göra ett omtag för hela sträckan Göteborg–Borås i en samlad lokaliserings-utredning. För delen Göteborg–Borås pekas Mölndal, Landvetter flygplats och Borås ut som de stationsorter som är aktuella ur ett nationellt perspektiv. Vidare anges att ytterligare stationsorter endast kan accepteras om det kan lösas utan att medföra oacceptabelt stora störningar för den genomgående trafiken, samt om erforderlig medfinansiering finns.

I enlighet med positionspapperet stödjer Trafikverket Västra Götalandsregionens beslut att påbörja planläggningsprocessen för att kunna etablera en anslutning mellan den befintliga Kust till kustbanan vid Mölnlycke och den nya stambanan Göteborg–Borås, utan att på ett negativt sätt påverka framdriften och framtida trafikering för den nya stambanan. Det planläggnings-arbetet är planerat att genomföras parallellt med järnvägsplanen för etappen genom Härryda kommun.

Trafikverket bedömer att utifrån den nya stambanans ändamål och trafikering så kommer inte de nyttor som uppstår med ytterligare stationer att uppväga de nackdelar som det medför. Ytterligare stationer medför längre restider, sämre förutsättningar till en attraktiv tidtabell och

sämre förmåga att stå emot och hantera störningar för den nya järnvägen. En attraktiv tidtabell innebär att trafiken planeras för smidiga byten, det vill säga så att onödigt långa väntetider undviks, samt att trafikeringen uppnår tillräckligt många avgångar per dygn och timme för att uppfattas som attraktiv av resenärerna. Vid en ytterligare station minskar det totala antalet resor samt antalet personkilometer för det framtida resandet i stråket Göteborg–Borås.

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. Angående vilande handslag med Härryda kommun så har Trafikverket haft en dialog med Västra Götalandsregionen om stationsorterna på sträckan Göteborg–Borås enligt Trafikverkets positionspapper.

3. Trafikverket noterar att Härryda kommun inte står bakom de korridorval som Trafikverket gjort utifrån lokaliseringsutredningens samlade bedömning.

För att säkerställa att berörda parter arbetar mot gemensamma mål strävar Trafikverket efter att det alternativ som föreslås för lokalisering ska vara accepterat av regionala parter och kommuner. De parter som avses är berörda kommuner och kommunalförbund, Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen i Västra Götalands län och Swedavia. Som grund för en god samverkan finns det en undertecknad överenskommelse som beskrivs i lokaliserings-utredningen i avsnitt 1.3.2. Ändamål och projektmål förankrades med samtliga parter i projektets inledning och har bekräftats i de första samråden. Urvalsprocessen har kontinuerligt redovisats för berörda parter på möten och i formella samråd.

Den nya järnvägen kommer att skapa goda förutsättningar för att stärka och bättre integrera de idag åtskilda lokala arbetsmarknaderna Göteborg och Borås. Med en större gemensam arbetsmarknad, med tätare marknader med flera potentiella arbetsgivare inom korta tidsavstånd, skapas bättre förutsättningar för ökad kvalitet och effektivitet i matchningen mellan arbetskraft och arbetsgivare på arbetsmarknaden. I större regioner är dessutom branschdiversiteten större, vilket gör större regioner mer motståndskraftiga mot plötsliga konjunktursvängningar. Invånarna i Härryda kommun kan således förväntas gynnas av att ingå i en större gemensam arbetsmarknadsregion än idag.

Trafikverket har förståelse för den oro som uttrycktes under samrådet och under granskning-sförfarandet. Oron handlar mycket om störningar i boende- och rekreationsmiljöer. Detta är frågor som Trafikverket tar med sig och hanterar i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. Störningar och åtgärdsförslag hanteras inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensanalysen som kommer att tas fram i järnvägsplan.

4. Utifrån nya stambanors ändamål och trafikering har Trafikverket tillsammans med Västra Götalandsregionen tagit fram ett antal underlag för att utreda ytterligare stationsorter. De framtagna underlagen visar att ytterligare en stationsort medför att:

- Gångtiden för regionaltåg på sträckan Göteborg–Borås ökar med 3–4 minuter.
- Höghastighetståg kommer att köra ikapp regionaltåg, som då tvingas vänta på att bli omkörda. Detta ökar gångtiden för hälften av regionaltågen med ytterligare 5 minuter.

- Ojämna gångtider och ”förbigångar” innebär ökad risk för förseningar och minskad punktlighet.
- Restiden mellan Göteborg och Borås ökar för samtliga regionaltåg, vilket enligt Västra Götalandsregionen kommer att minska det totala antalet resor på sträckan.

Mot bakgrund av dessa underlag gjorde Trafikverket ett ställningstagande där bedömningen var att de nyttor som uppkommer vid ytterligare stationer på sträckan Göteborg–Borås inte uppväger de nackdelar som de medför. Trafikverket har därför enbart studerat stationsorterna Mölndal, Landvetter flygplats och Borås i lokaliseringsutredningen. Mot bakgrund av ställningstagandet har andra stationsorter som är möjliga att trafikera utifrån en kopplingspunkt mellan stambanan och Kust till kustbanan studerats inom ramen för en åtgärdsvalsstudie för stråket Göteborg–Borås. Kopplingspunkten har inte studerats i lokaliseringsutredningen, men det klarläggs för vilka av lokaliseringsutredningens alternativ som kopplingspunkten bedöms vara möjlig. En framtida station vid Landvetter Södra omöjliggörs inte av något av korridoralternativen.

Gällande förstärkningsalternativet se Trafikverkets bemötande under punkt 1 och punkt 2.

5. Det stationsalternativ som rangordnats vid Landvetter flygplats är i tunnel under terminalbyggnaden. Trafikverket delar Härryda kommuns uppfattning om att detta är det bästa läget för en station vid Landvetter flygplats. Trafikverket har kontinuerliga samråd med Swedavia och andra berörda parter för att säkerställa ett attraktivt stationsläge.

6. Trafikverket delar inte Härryda kommuns uppfattning om att korridor Mölnlycke och korridor Tulebo ska avfärdas. Den sammanvägda bedömningen av de fem lokaliseringsalternativen har tydligt identifierat det alternativ som utan oskälig kostnad och med beaktande av övriga samhällsintressen bäst uppfyller ändamålet med minsta möjliga intrång och olägenhet. Detta alternativ har rangordnats som nummer 1 och utgörs av korridor Mölnlycke med station i Mölndal, stationsalternativ L1 i tunnel under Landvetter flygplats, korridor Bollebygd Syd samt korridor Osdal/Borås C. Korridor Tulebo har rangordnats som nummer 2 (näst bäst) genom Härryda kommun.

Trafikverket delar inte Härryda kommuns synpunkt om att korridor Tulebo medför betydande risk för negativ påverkan på kommunens viktiga vattentäkt Finnsjön, som har ett stort skyddsvärde. Under driftskedet kan järnvägen potentiellt medföra en liten negativ konsekvens genom minskad tillrinning. Som redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen sid 182 är det dock möjligt att inom korridor Tulebo undvika tillrinningsområdet till Finnsjön helt om anläggningen förläggs i korridorens södra del.

Under byggskedet finns risk för föroreningspåverkan på vatten som har sin avrinning till Finnsjön, men då det mesta av vattnet avvattnas i en annan riktning bedöms risken för förorening av vattentäkten Finnsjön vara liten. Det finns många skyddsåtgärder att ta till för att undvika påverkan.

7. Trafikverket håller inte med Härryda kommun om att de regionala behoven står i kontrast mot nationella intressen. En del av ändamålet med den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås är att genom ökad tillgänglighet med tåg skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion och en hållbar regional utveckling, vilket uppfylls med samtliga föreslagna alternativ.

Gällande kostnaden för detaljplanen för den nya järnvägen se Trafikverkets bemötande under punkt 11.

8. I det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet kommer Trafikverket att verka för att skapa trygga och säkra miljöer där människor bor och verkar. I det kommande arbetet med järnvägsplanen kommer Trafikverket att mer detaljerat undersöka järnvägens påverkan på boendemiljöer, rekreation och friluftsliv samt naturmiljön. I det arbetet ingår att planera och besluta åtgärder för att miljöer i järnvägens omland fortsatt ska vara trygga och att målpunkter, som exempelvis service, fritidsaktiviteter eller rekreation, fortsatt ska kunna nås. Detta kommer att göras i järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och social konsekvens-analys samt gestaltningsprogram.

9. Fortsatt dialog med Härryda Energi AB kommer att hållas i järnvägsplaneskedet, då även samråd med Härryda Vatten och Avfall AB kommer att ske.

10. Trafikverket har en detaljerad och samtidigt snäv tidplan för varje ingående aktivitet vid utbyggnad av nya stambanor. Avsteg från de överenskommelser och planeringsintentioner som görs bedöms medföra en försenad byggstart. Detta riskerar därmed att bidra med negativa effekter för hela stråket Göteborg–Borås. Den korridor som går vidare till fortsatt planläggning kommer att smalnas av i samband med att järnvägsplanen utreds vidare och förslag på spårlinjer tas fram. Genom Härryda kommun kommer detta arbete att påbörjas efter att regeringen beslutat om tillåtlighet. De rangordnade korridorerna har preciserats som riksintresse. Justering av riksintresset kommer att ske när regeringen beslutat om tillåtlighet.

11. Enligt Trafikverkets verksgemensamma ställningstagande om finansiering av detaljplanekostnad i samband med planläggning av väg eller järnväg (TRV 2018/136700) ska som huvudregel kostnader för framtagande av detaljplan inte finansieras av Trafikverket. Undantag kan beviljas i särskilda fall, till exempel då nyttan endast återfinns i det nationella transportsystemet och lokala nyttor saknas. Dialog pågår med berörda kommuner i frågan.

12. Se Trafikverkets bemötande under punkt 8.

2.2.5. Mölndals stad

1. Trafikverkets bedömning utifrån de utvärderingskriterier som använts är att det bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen är ”korridor-alternativ Mölnlycke” med station i Mölndal, en tunnelförlagd station vid Landvetter flygplats och sedan vidare till Borås. Att Trafikverket pekar ut denna korridor som sitt huvudalternativ är positivt och Mölndals stad instämmer i att denna korridor är det bästa valet.

Mölndals stad delar även Trafikverkets bedömning att alternativ Tulebo är ett ur flera aspekter sämre val. Alternativ Tulebo skulle innebära större intrång i befintliga bebyggelseområden och även ge större negativ påverkan på till exempel naturmiljö, arter och buller. Mölndals stad har därför i detta yttrande fokuserat på alternativ Mölnlycke. Skulle alternativ Tulebo bli aktuellt önskar vi få komplettera med synpunkter och kommentarer till det alternativet.

<u>Ny stambana med station i Mölndal</u>
Ny järnväg mellan Göteborg–Borås, som en del av en ny stambana mellan Göteborg och Stockholm, är mycket viktig ur både ett nationellt och regionalt perspektiv. Med en snabb järnvägsförbindelse i stråket förstärks möjligheterna till en expansiv bostads- och arbetsmarknadsutveckling. En ny snabb

järnväg mellan Västra Götalandsregionens största städer bidrar till en utvidgad lokal arbetsmarknad och regionförstoring. Enligt referenstrafiken som utgör planeringsförutsättning kommer, förutom snabba tåg till Stockholm, regiontrafik med kvartsintervall vara möjlig. Detta gynnar det regionala resandet och möjliggör bland annat en bättre kompetensförsörjning för näringslivet samt ger en utvidgad geografi för studenter att studiependla inom.

En station i Mölndal kommer vara positivt för hela regionen och stationen kommer utgöra en regionalt viktig knutpunkt med betydelse för hela Västsverige. Ett stationsläge i Mölndal stödjer i hög grad en långsiktigt hållbar samhällsutveckling och skapar förutsättningar för att stärka en redan stark arbetsmarknadsregion ytterligare.

I Mölndal finns ett väl utvecklat näringsliv med många internationella företag som till exempel Astra Zeneca, Essity och Sahlgrenska Universitetssjukhuset/Mölndals sjukhus. Arbetsgivarna i Mölndal sysselsätter sammanlagt mer än 42 000 personer. Det finns en stor bredd i bransch-sammansättningen med både stora och små företag och sammantaget har Mölndal en högre inpendling än utpendling. Totalt pendlar drygt 30 000 personer in till kommunen och 25 000 har arbeten utanför kommunen, vilket innebär att staden har stora flöden åt båda håll och ett positivt pendlingsnetto, vilket är ovanligt för en kranskommun. Ett exempel på Mölndals näringsliv är GoCo, en etablering av ett life science kluster i direkt anslutning till Astra Zeneca. Detta center kommer på sikt ha upp mot 7 000 anställda i företag som driver forskning inom hälsoområdet i en internationell kontext. Närheten till Mölndals station och den trafik som kommer bli möjlig är en viktig faktor för denna lokalisering. Den typ av forskningsdrivet företagande som finns i Mölndal är viktig för Sverige. Den ökade tillgänglighet som en station i Mölndal ger med till exempel snabba resor till Landvetter flygplats är viktig för fortsatt gynnsam utveckling av expansiva företag med hög regional, nationell och internationell betydelse.

Idag är huvuddelen av de långväga tågresenärerna hänvisade till Göteborgs central. En station i Mölndal bidrar till att avlasta och sprida ut resenärerna. Drygt en halv miljon invånare i Halland och sydvästra Göteborg, förutom boende i Mölndal, kan enklare och snabbare ta sig till och från Mölndals station jämfört med Göteborg C. Det finns bra anslutande tågtrafik från Halland genom Västkust-banan och lokal buss- och spårvagnstrafik från närområdena. Hela Halland och sydvästra Göteborg får snabbare och kortare resor via en station i Mölndal. Det förkortar restiden samtidigt som det fördelar resandet till fler platser och avlastar flödena på Göteborg C.

2. Det är också positivt att den valda korridoren är den bästa för att i en framtid kunna kopplas till Kust till kustbanan. Den kopplingen är mycket viktig för Mölndals stad då den ger möjlighet för resenärer från Härryda och Bollebygds kommuner att snabbt ta sig till Mölndal och vidare till Göteborg via Västlänken. Det skulle innebära att biltrafiken över Mölndals bro kan minska och därmed skapa förutsättningar för en attraktiv stationsmiljö vid bron och omkringliggande område.

<u>Gestaltning</u>

3. Historiskt har området mellan Korsvägen i Göteborg och Mölndals centrum varit en passage med verksamhetsområden mellan två olika mer centrala stadsmiljöer. Idag är det en del av ett regionalt centrum, inte bara trafikalt utan som ett attraktivt område för blandstad med många stora stadsutvecklingsprojekt på båda sidorna av Göteborgs/Mölndalsvägen. Det är därför särskilt viktigt att utbyggnaden av järnvägen fortsatt möjliggör blandstads-/ stadsutveckling framför allt kring möjliga framtida länkar mellan östra och västra sidan av stråket. Dessa länkar behöver planeras inte bara utifrån en trafikal kapacitetsmålsättning utan även utifrån i vilken utsträckning de möjliggör utveckling av intilliggande stadsmiljöer och bebyggelse.

Det är också viktigt att säkerställa befintliga värdefulla kulturmiljöer och möjliggöra bebyggelse på vissa strategiskt viktiga delsträckor nära korridoren.

4. Trafikverket beskriver i handlingarna att resenärens upplevelse av sträckan är viktig att tänka på vid utformning av anläggningen. På samma sätt bör Trafikverket resonera när det gäller närboende, verksamhetsidkare och andra lokala intressenters upplevelse av järnvägen.

5. Mölndals stad och Göteborgs Stad har gemensamt tagit fram en fördjupad översiktsplan över Mölndalsåns dalgång som beslutades i Mölndals kommunfullmäktige 2017-02-22. Mölndals stads målsättning är att den planering som beskrivs i den fördjupade planen ska genomföras och för att säkerställa det behöver utbyggnad av järnvägen samplaneras med den önskade utvecklingen av omkringliggande områden.

6. Viktiga frågor som måste hanteras i samband med järnvägsutbyggnaden är hur ökat buller, vibrationer, försämrad luftkvalitet samt risker kopplat till farligt gods och översvämning kan minimeras så att järnvägsutbyggnaden inte skapar hinder för stadsutveckling.

7. Det är också viktigt att åtgärder för översvämning inte får följdeffekter på byggnader och andra anläggningar i befintlig miljö. Även gestaltningsmässigt är det viktigt att översvämningsåtgärder blir tilltalande och smälter in i stadsbilden.

Potential för fler och bättre östvästliga förbindelser

8. Viktiga östvästliga förbindelser kommer behöva rivas för att bygga järnvägen, bland annat Lackarebäcksmotet och cykelbron vid Mölndals sjukhus. Det är en potential att kunna bygga upp helt nya trafikanläggningar som på ett bättre sätt tillgodoser framkomlighet och länkar samman östra och västra dalgången för alla trafikslag.

Det är viktigt att Mölndals stad och Trafikverket tillsammans utreder lösningar och kopplingar för alla trafikslag i stråket för att skapa en helhetslösning som kan minska barriäreffekten av järnvägen och säkerställa god framkomlighet för alla trafikslag.

Den åtgärdsvalsstudie om Lackarebäcksmotet som Trafikverket arbetar med kommer bli viktig input till hur motet ska utformas för att kunna hantera även framtida trafik som bland annat alstras av en utbyggd station i Mölndal med tredubbelt så många resenärer jämfört med idag. För att kunna åstadkomma en attraktiv stationsmiljö på Mölndals bro krävs att mycket av den biltrafik som passerar där idag väljer annan väg. Både Lackarebäcksmotet och en planerad kommunal bro mellan Forsåker och Åby-området kommer vara viktiga komponenter i den övergripande trafikstrukturen för att skapa möjligheter att styra om biltrafiken och minimera trafiken över Mölndals bro.

Gång- och cykelbroar i öst-västlig riktning (Lasarettsbron, Åbrotunneln och kommande gång- och cykelbro vid Forsåker) bör kompletteras med fler kopplingar för gång och cykel eftersom barriär-effekterna förstärks i och med den nya järnvägen. Det är nödvändigt att nya och återuppbyggda öst-västliga kopplingar får bättre utformning och högre kapacitet så att den tillkommande barriäreffekten av bredare järnvägsområde kan minskas.

Mölndals station

9. Stationsområdet är en mycket viktig del av centrala Mölndal, då området kopplar ihop den västra sidan med den östra och Mölndals innerstad med Kvarnbyn och Forsåker. Det är därför avgörande för

staden hur och var stationsområdet utvecklas. Viktiga frågor att hantera vid utformning av stationsområdet är bland annat bullerspridning, luftkvalitet och att överbrygga barriären som spårområdet och E6/E20 utgör, liksom hur anläggningen ansluter till omgivande stråk och kvarter för att skapa en trygg och attraktiv stadsmiljö där Mölndalsån har sin plats som en positiv resurs i stadsbilden.

Staden delar Trafikverkets bedömning att det finns en potential i stationen att öka kopplingen mellan östra och västra Mölndal men det kommer också innebära att spårområdet blir bredare och öka barriäreffekten. En förbindelse mellan plattformarna kan samplaneras med en gång- och cykelförbindelse över spåren. Därför är placeringen av plattformar viktig för stadens utveckling på lång sikt.

10. Vi ser fram emot fortsatta fördjupade studier och utredningar kring till exempel de sociala och socioekonomiska perspektiven i stationsutformningen men även hur stationen ska integreras med staden och utgöra en central plats i Mölndals önskade stadsutveckling.

11. Med en utbyggd trafik och tredubbelt så många resenärer som idag måste dagens resecentrum utvecklas och ges en helt ny utformning så att det blir en attraktiv plats att vistas på med god resenärsservice, till exempel en ny vänthall. Det är också viktigt att det finns kapacitet och god tillgänglighet för det ökade resenärsflödet i trappor, gångstråk och på plattformarna.

12. En viktig aspekt att beakta är också hur buller från E6/E20 ska hanteras för att höja platsens kvalitet.

13. Staden vill inte utesluta möjligheten att i en framtid kunna förlänga plattformarna till 400 meter vid Mölndals station. Trafikverket bör utreda vad som krävs för att kunna bygga 400 meter långa plattformar så att det inte omöjliggörs med det projektdirektiv som Trafikverket har fått för ny stambana Göteborg–Borås.

Planskildhet Pilekrogen

14. Förutom järnväg mellan Göteborg och Borås har Trafikverket pågående planering för ett annat stort järnvägsprojekt i Mölndal, Pilekrogens uppställningsbangård i Rävekärr. På denna plats planerar även Västfastigheter för en depåanläggning som ska innehålla verkstad, städhall och tvätthall. Det har under lokaliseringsstudiens gång visat sig att hela den pågående planeringen för Västfastigheters anläggning måste samplaneras med Göteborg–Borås. Detta innebär att stadens planarbete nu återigen måste justeras och anpassas till de nya förutsättningarna.

Trafikverket uttrycker i granskningshandlingen att huvudalternativet är att den nya stambanan läggs på pelare söder om Mölndals bro och vidare österut till tunnelpåslaget vid Kungsbackavägen. När den nya stambanan till Borås byggs måste spåret till Pilekrogens uppställningsbangård anpassas till den nya banan genom planskilda korsningar. Stadens uppfattning är att spåret till Pilekrogen då måste förläggas i tunnel för att minska intrång och buller och därmed orsaka mindre påverkan på omgivningen samt skapa utrymme för framtida behov av väginfrastruktur framför allt för kollektivtrafik.

15. Det är svårt att se i materialet hur stambanan ska anläggas och kunna passera Kungsbackavägen innan den går in i tunnel vid Sandbäck. Det är viktigt att stambanans passage över Kungsbackavägen vid Rävekärr/Sandbäck sker utan att försämra framkomligheten och tillgängligheten till lokal väginfrastruktur i området.

16. Det finns också andra viktiga aspekter att ta hänsyn till kopplat till att stambanan ska byggas på pelare i detta område. En viktig länk i stadens övergripande trafikstruktur är en koppling mellan östra och västra Mölndal, Kikåsleden, och det är viktigt att järnvägsanläggningarna inte omöjliggör utbyggnad av den leden. Kikåsleden är också viktig för det statliga vägnätet för att avlasta Åbromotet och för att minska trafiken på Mölndals bro och ge bättre förutsättningar för ett attraktivt stations-område.

17. Andra viktiga aspekter är hur landskapsbilden påverkas av Trafikverkets huvudförslag, bropelarnas utformning och hur de befintliga bostäderna påverkas av både Göteborg–Borås och Pilekrogen framför allt med avseende på buller.

Buller

18. Sträckningen av en järnväg inom Mölndalsåns dalgång fram till Sandbäck bedöms ge en ökad bullerpåverkan. Vi delar Trafikverkets bedömning att området redan idag är påverkat av trafikbuller från övrig infrastruktur. Eftersom området redan idag är bullerutsatt är det enligt oss ännu viktigare att bullerskyddsåtgärder vidtas för att minska bullerstörningarna. På sträckor där den framtida järnvägen går i markplan eller på bro kommer närområdet påverkas av buller. Det är viktigt att stor ansträngning görs för att begränsa påverkan av buller för boende längs med järnvägen. Trafikverket föreslår att järnvägsnära och fastighetsnära bullerskyddsåtgärder utförs. Järnvägsnära åtgärder föreslås där ljudnivåer över riktvärdena förväntas, alltså bullerskärm söder om Mölndal. Mölndals stad anser att det är mycket viktigt att genomföra bullerskyddsåtgärder för boende som redan idag är kraftigt påverkade av buller från både motorvägen och befintlig järnväg.

Miljö

19. Inom Mölndal kommer den nya järnvägen framför allt att påverka ekologin och naturmiljön i Mölndalsån och Kålleredsbäcken (inklusive närområde och svämplan) negativt. Miljökonsekvens-beskrivningen ger en bra och översiktlig redogörelse över troliga försämringar och risker. Trafikverket redogör på ett tydligt sätt vilka områden och arter som kommer att beröras, miljökonsekvenser samt lämpliga skyddsåtgärder, kompensationsåtgärder och biotopförbättrande åtgärder.

20. Vid kommande utredning av järnvägens exakta placering och utformning är det viktigt att värdefulla naturmiljöer beaktas och i möjligaste mån sparas och att miljöer som inte kan bevaras ersätts med likvärdiga miljöer. Det är av stor vikt att beakta de ekologiska sambanden och att säkerställa att åtgärderna för detta är med i hela processen, från planering till färdigställd järnvägsanläggning. Därför vill Mölndals stad betona värdet av intentionerna i gestaltnings-programmet om att bibehålla eller utveckla ekologiska samband och stråk längs Mölndalsån och att utreda möjligheten att integrera eller utveckla grönytor för att förstärka de ekologiska sambanden längs Mölndalsån.

Staden menar att Trafikverket bör ta ett ansvar för att anlägga grönytor längs vattendragen för att bidra till miljökvalitetsnormer och kantzoner och att skrivningen ”där så är möjligt” är otillräcklig.

Mölndalsån och Kålleredsbäcken

21. I det lokala åtgärdsprogram som Mölndals stad tagit fram för Kålleredsbäcken föreslås åtgärder som behöver vidtas för att uppnå miljökvalitetsnorm (MKN) för vatten. Åtgärdsprogrammet ligger för politiskt beslut under våren. En av de prioriterade sträckorna är längs 100–200 meter vid utloppet av Alebäcken. Om åtgärd på denna lokal omöjliggörs på grund av järnvägsanläggningen bör kompensationsåtgärder vidtas på annan plats i syfte att motverka konsekvenserna för att inte uppnå MKN för vattenförekomsten.

22. Av Vattenmyndighetens beslut för förvaltningscykel år 2021–2027 framgår att åtgärder krävs i och invid Mölndalsån och Kålleredsbäcken i syfte att uppnå god status för miljökvalitetsnormer, MKN, för vatten. Staden planerar för att åtgärder ska vidtas för att minska risk för översvämningar i angränsande områden till Kålleredsbäcken och att dessa åtgärder och även andra erforderliga åtgärder ska vidtas för att förbättra statusen i syfte att uppnå föreslagen MKN. Trafikverket gör bedömningen att järnvägen kan komma att försvåra möjligheterna att genomföra vattenmyndighetens utpekade åtgärdsförslag. Staden förutsätter därför att Trafikverket inom detta projekt samverkar och har samma ambition för att säkerställa en god vattenkvalitet och närmiljö till vattendragen inom dessa berörda områden. Vattendragen utgör även viktiga rekreationsområden och är viktiga för biologisk mångfald i tätortsnära naturområden.

23. Av handlingarna framgår att Trafikverket ser en risk för permanent påverkan på Mölndalsån och Kålleredsbäcken. När det gäller miljökvalitetsnormer för vatten konstateras i miljökonsekvens-beskrivningen att järnvägen kan orsaka fysiska förändringar eller utsläpp av föroreningar till Kålleredsbäcken och Mölndalsån som kan leda till försämring av den ekologiska statusen eller statusen för en eller flera kvalitetsfaktorer.

Det kan också medföra att förutsättningarna för att uppnå miljökvalitetsnormen god ekologisk status äventyras. Staden välkomnar att Trafikverket tar ansvar för de juridiska processer som kan följa av järnvägsanläggningens påverkan och de kumulativa effekter som kan uppkomma inom området för Mölndalsån och Kålleredsbäcken i det fall Vattenmyndighetens beslutade miljökvalitetsnormer kan behöva en särskild prövning.

24. Flera projekt pågår som påverkar Kålleredsbäcken, både i stadens och Trafikverkets regi. De kumulativa effekterna av alla projekt bör analyseras av Trafikverket och staden gemensamt. Byggstart av Pilekrogens uppställningsbangård är senarelagd och detta gör att byggstarten i tid kan sammanfalla med byggstarten för Göteborg–Borås. Detta tror vi är positivt då Trafikverkets kumulativa effekter och åtgärdsarbete kan samordnas med åtgärder som krävs för att uppnå Vattenmyndighetens krav.

25. Dagvatten från E6/E20 påverkar idag vattenkvaliteten i Mölndalsån. Staden vill påtala att detta bör tas med i ett samlat åtgärdspaket tillsammans med järnvägsutbyggnaden. Om E6/E20 kommer behöva omlokaliseras vid utbyggnaden av järnvägen finns goda möjligheter att samordna åtgärder för dagvattenhantering för både E6/E20 och ny järnväg.

<u>Byggskede</u>

26. Att anlägga den nya banan mellan Göteborg och Borås kommer uppskattningsvis ta 10 år. Hur länge sträckan genom Mölndal kommer ta att bygga ut är oklart men det handlar om en lång byggtid. Det är därför viktigt att stor hänsyn tas till miljön, stadslivet och framkomlighet för olika trafikslag under byggtiden. Projektet är komplicerat byggtekniskt och det är ont om plats i stadsmiljön i Mölndal. Att minimera intrånget under byggtiden är en förutsättning för att staden fortsatt ska kunna utvecklas och fungera så bra som möjligt.

27. I samband med byggskedet och de omfattande förstärkningsarbetena under byggtiden kommer bullernivåerna att öka. Boende i anslutning till arbetsplatserna kan komma att uppleva buller som en olägenhet. Mölndals stad anser att det är angeläget att Trafikverket arbetar för att förebygga att olägenhet uppstår genom att i ett tidigt skede utreda och vidta åtgärder för att minimera störningen för boende, verksamheter och allmänhet under byggtiden. Mölndals stad delar inte Trafikverkets bedömning att detta byggbuller skulle vara en temporär bullerkälla eftersom byggandet av ny järnväg

genom Mölndal kommer att pågå under lång tid. Det är därför enligt Mölndals stad ytterst angeläget att åtgärder för att begränsa byggbuller vidtas under hela projekttiden.

28. Trafikverkets sociala konsekvensbedömningar avser driftskedet och omfattar inte konsekvenser i byggskedet. Men dessa kommer enligt vår bedömning att bli omfattande, och påtagligt påverka resandet och miljön i Mölndal under många års byggtid. Det kommer bli konsekvenser för det lokala och regionala resandet under byggskedet under många år. Här är det viktigt att analysera Göteborg–Borås som en del i ett resesystem; kopplingar till andra system med tåg, bussar och spårvagn.

Det finns stor risk att omläggning av E6/E20 innebär att regional trafik spiller över på det lokala/kommunala vägnätet. För att underlätta för trafikanterna är det viktigt med god planering och beredskap för sådana situationer. Det är även viktigt att kopplingarna över järnvägen och E6/E20 fungerar tillfredsställande under byggtiden eller att jämförbara alternativ finns.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:168.

Trafikverkets kommentar:

1. Trafikverket noterar att Mölndals stad instämmer i att Trafikverkets rangordnade alternativ 1 är det bästa alternativet och noterar de fördelar Mölndals stad ser med ett stationsläge i Mölndal.

2. Ny stambana Göteborg–Borås inkluderar initialt inte att planera för eller genomföra åtgärder så som en anslutning mellan Kust till kustbanan och ny stambana eller andra förstärknings-åtgärder på den befintliga Kust till kustbanan. Trafikverkets rangordnade alternativ 1 ger dock förutsättningar för en sådan anslutning vid Mölnlycke. Västra Götalandsregionen har beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsprocessen för att kunna etablera en anslutning mellan den befintliga Kust till kustbanan och den nya stambanan Göteborg–Borås, utan att på ett negativt sätt påverka framdriften och framtida trafikering för den nya stambanan. Det planläggningsarbetet är planerat att genomföras parallellt med järnvägsplanen för etappen genom Härryda kommun.

3. Samverkan och dialog kommer att fördjupas i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. Där kommer även en kulturarvsanalys kommer att genomföras.

4. I det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet kommer Trafikverket att verka för att skapa trygga och säkra miljöer där människor bor och verkar. Detta kan till exempel handla om påverkan på rekreationsmöjligheter, fritidsaktiviteter, boendemiljöer, stadsmiljöer, luftkvalitet, buller och vibrationsstörningar samt tillgänglighet och framkomlighet.

När det gäller gestaltning ska den nya järnvägen och dess stationer, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till attraktiva livsmiljöer. Gestaltning av järnvägsanläggningen kan sammanfattas som den fysiska utformning av anläggningen som krävs för att uppfylla våra projektmål. Projektmålen består av tekniska mål inom kategorierna kapacitet och robusthet, restider, stationslägen, energieffektiva transporter och klimat, men även av omvärldsorienterade mål som landskap, naturresurs-hållning, hälsa och säkerhet samt arkitektur. I arkitekturmålen står bland annat att *den nya järnvägen ska kännetecknas av en hög arkitektonisk ambition och kvalitet såväl i helhet som i detaljer, med plats för banbrytande arkitektur där det är motiverat.*

Trafikverket beslutade i juni 2021 om ett strategiskt dokument i form av *Kvalitetsprogram Arkitektur Nya Stambanor*. Kvalitetsprogrammet redogör för kvaliteter, principer och riktlinjer för arkitekturen i nya stambanor och omhändertar samt konkretiserar Trafikverkets övergripande mål för nya stambanor, definierar arkitektonisk kvalitet och identifierar kommande utredningsbehov.

5. Fortsatt samverkan och dialog kring genomförandet av den fördjupade översiktsplanen kommer att hållas med Mölndals stad och Göteborgs Stad i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6. I det kommande arbetet med järnvägsplanen kommer Trafikverket att mer detaljerat utreda de miljöaspekter som järnvägen kan påverka, vilket bland annat omfattar buller, vibrationer, luftkvalitet samt risker kopplande till farligt gods och översvämning.

7. Dagvattenhantering och risker för översvämning kommer att studeras närmare i det fortsatta järnvägsplaneskedet. Fördjupade utredningar för att fastställa omfattningen av projektets översvämningspåverkan på omgivande bebyggelse kommer att utföras. Då kommer bland annat eventuella barriäreffekter för befintliga skyfallsvägar, som ett översvämningsskydd för järnvägsanläggningen längs Mölndalsån kan ge upphov till, att studeras. Även vilka åtgärder som krävs för att motverka och kompensera för denna effekt kommer då utredas. Samråd i dessa frågor kommer att ske med Göteborgs Stad och Mölndals stad. Även gestaltningsfrågor kommer att studeras närmare i det fortsatta järnvägsplaneskedet.

8. Trafikverkets utgångspunkt är att befintliga kopplingars funktioner som påverkas av järnvägsutbyggnaden ska ersättas av Trafikverket. I det kommande arbetet kommer dialog med Mölndals stad ske kring placering och utformning. Vad gäller nya funktioner, till exempel nya gång- och cykelförbindelser, kan även sådan dialog ske, dock med utgångspunkt att de bekostas av staden. För ombyggnaden av Lackarebäcksmotet pågår framtagande av gemensam överens-kommelse.

9. Trafikverket delar kommunens synpunkt att utformningen av stationsområdet är av stor vikt för kopplingen mellan den östra och västra sidan av centrala Mölndal och ett attraktivt stadscentrum. Utformning av stationsområdet kommer att ske i nära samverkan med Mölndals stad och andra berörda parter.

10. Fördjupade studier och utredningar kring sociala och socioekonomiska perspektiv samt utredning kring stationens utformning och integrering i staden kommer att genomföras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. Integreringen av järnvägen och dess station i staden är ett delat ansvar mellan Trafikverket och Mölndals stad och arbetet kommer kräva samverkan där även kommunen behöver bidra med utredningar och underlag till den gemensamma planeringen.

11. En särskild utredning avseende stationsutformningen kommer att genomföras i järnvägsplaneskedet. Här ser Trafikverket fram emot ett fortsatt aktivt deltagande och samarbete från stadens sida, då flera viktiga komponenter för en attraktiv bytespunkt ligger på stadens ansvar, dels i anslutning till stationen och dess resenärsfunktioner, dels i den omkringliggande stadsmiljön.

12. Frågor om buller- och vibrationsstörningar kommer att hanteras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. Störningar från befintlig infrastruktur ska beaktas i samband med ny- och ombyggnad av väg eller järnväg, men om störningarna från den befintliga infrastrukturen dominerar bör dessa inte i orimlig omfattning belasta projektet. I normalfallet bör åtgärder övervägas.

13. Trafikverket har tidigare fått en förfrågan från Mölndals stad om att utreda plattformar för 400 meter långa tåg i Mölndal. Som grund för bedömning av referenstrafiken för nya stambanor har Trafikverket genomfört intervjuer och arbetsmöten med de berörda regionala kollektivtrafiksmyndigheterna och ett antal kommersiella tågoperatörer i syfte att identifiera ett troligt trafikeringsupplägg för de nya stambanorna. Trafikverket har baserat på detta antagit en referenstrafik med antaganden av fordonstyper och en möjlig tidtabell som bedöms ge bäst samhällsekonomisk nytta. För sträckan Göteborg–Stockholm bedömer Trafikverket efter samtal med de kommersiella tågoperatörerna att de kommer prioritera att stanna i större regioncentra på sträckan Göteborg–Stockholm. Dessa är Göteborg, Borås, Jönköping, Linköping, Norrköping och Stockholm. Det är också vid dessa stationer som 400-meters tågen kommer att stanna. Trafikverket utgår att från att de tåg som stannar i Mölndal kommer att angöra Västlänken. Västlänken utformas för 250 meter långa tåg vilket innebär att den regionala trafiken i Västsverige kommer trafikeras av tåg med en största längd av 250 meter. En av förutsättningarna i *Övergripande Programkrav för en ny generation järnväg* är därför att Mölndals station ska utformas så att alla tåg, inklusive höghastighetståg, med en längd upp till 250 meter ska kunna stanna. Trafikverket bedömer att det inte föreligger skäl att ytterligare utreda behovet av att kunna stanna med 400 meter långa tåg i Mölndal.

14. Den nya stambanans spår kommer att gå på två separata broar över Västkustbanans spår. Anslutningen till Pilekrogens uppställningsbangård och dess utformning kommer att utredas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen för delen Almedal–Mölndal.

15. Vidare precisering av järnvägens lokalisering inom korridoren samt passage av Kungsbackavägen vid Rävekärr/Sandbäck sker i fortsatt arbete med framtagande av järnvägsplan. Vägen kommer att anpassas utan att försämra framkomligheten och tillgängligheten.

16. Trafikverkets bedömning är att den planerade Kikåsleden kan anpassas till den nya järnvägen som kommer att gå på bro söder om Rävekärr.

17. En bullerutredning kommer att göras i kommande arbete i järnvägsplanen, se även Trafikverkets bemötande under punkt 18. I samband med det kommer samordning att ske med projekt Uppställningsspår Pilekrogen. Avseende gestaltning, se Trafikverkets bemötande under punkt 4.

18. I det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet kommer en fördjupad bullerutredning att genomföras. Utifrån denna kommer lämpliga åtgärdsförslag att tas fram. Störningar från befintlig infrastruktur ska beaktas i samband med ny- och ombyggnad av väg eller järnväg, men om störningarna från den befintliga infrastrukturen dominerar bör dessa inte i orimlig omfattning belasta projektet. I normalfallet bör åtgärder övervägas.

19. Trafikverket noterar synpunkten.

20. Trafikverket kommer att fortsätta tillämpa skadelindringshierarkin i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet för att i första hand undvika och i andra hand begränsa negativa effekter. För skador som kan kvarstå efter att alla rimliga åtgärder för att undvika och begränsa dem har vidtagits kan kompensationsåtgärder genomföras. Trafikverket har redan i lokaliserings-utredningen identifierat vissa kompensationsåtgärder som kommer att behöva göras. Utöver dessa kan kompensationsåtgärder identifieras i arbetet med järnvägsplanerna. Trafikverket planerar att ta ett samlat grepp om hela sträckan Göteborg–Borås för att få till en effektiv ekologisk kompensation. Trafikverket arbetar även med att systematiskt säkerställa att åtgärder genomförs inom projektet, ända från lokaliseringsskedet och fram till uppföljning av byggskedet, för att identifierade åtgärdsbehov på ett enkelt sätt ska hållas aktuella och kunna följas upp genom alla skeden.

På grund av den urbana miljön längs Mölndalsån finns det begränsad plats att utföra miljö-anpassningar och skyddsåtgärder. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer det att detaljstuderas var det finns plats att utföra åtgärder. ”Där så är möjligt” ska alltså ses i ett vidare perspektiv än att det är platser där Trafikverket har rådighet.

21. Trafikverket önskar samverka med övriga aktörer för att miljökvalitetsnormer (MKN) uppnås. Trafikverket bedömer att endast de åtgärder som finns i Mölndals stads åtgärds-program för Kålleredsbäcken vid Alebäckens utlopp samt för Kålleredsbäckens huvudfåra strax uppströms kulverteringen under E6 berörs av den nya järnvägens placering. Endast åtgärder för att förbättra vandringsmöjligheter för vattenlevande organismer samt förbättra lek- och uppväxtmöjligheter för strömlekande fisk samt bottenfauna bedöms vara sådana åtgärder som skulle kunna påverkas av järnvägens placering. Trafikverket bedömer att byggandet av den nya järnvägen inte hindrar eller försvårar genomförandet av ovan nämnda åtgärder.

22. Det är endast vid Forsåker som den nya järnvägen motverkar genomförandet av åtgärder presenterade i databasen Vatteninformationssystem Sverige (VISS). Av de åtgärder som föreslås bedöms endast *Återskapande av ekologiskt funktionella kantzoner i urban miljö* motverkas vid Forsåker. Ytan som tas i anspråk kan inte återställas med plantering av träd på grund av anläggandet av broarna. Järnvägsanläggningen kan därmed även anses riskera att äventyra möjligheten att genomföra nödvändiga åtgärder för att uppnå gällande MKN för vatten, *God ekologisk status*. Trafikverket har ambitionsnivån att medverka till uppnående av MKN, dock innebär järnvägsbroarna vid Forsåker att undantag från MKN behöver sökas för den aktuella platsen. På övriga platser önskar Trafikverket samverka med övriga aktörer för att MKN uppnås.

23. Den slutliga bedömningen i lokaliseringsutredningen och tillhörande miljökonsekvens-beskrivning är att järnvägen endast vid passagen vid Forsåker (Mölndalsån–Stensjön till sammanflödet med Kålleredsbäcken) kommer orsaka en otillåten försämring. Vid passage av Mölndalsån vid Forsåker bedöms undantag från icke försämringskravet behövas. För Kålleredsbäcken kan försämring undvikas genom samordning med andra projekt och att alla genomförbara anpassningar och skyddsåtgärder vidtas.

Prövning av undantag från miljökvalitetsnormer för vatten för passagen vid Forsåker kommer att ingå som en del i tillåtlighetsprövningen av projektet. Trafikverket tar ansvar för de miljöprövningar som krävs till följd av regeringens tillåtlighetsbeslut.

24. Trafikverket delar stadens uppfattning att kumulativa effekter av aktuella projekt bör analyseras av Trafikverket och staden gemensamt samt att samordning mellan projekten i byggskedet kan vara positivt för uppnåendet av MKN. Dialog kommer att föras med Mölndals stad under arbetet med järnvägsplan.

25. Det får visa sig i det fortsatta arbetet vad det finns för möjligheter att samordna dagvatten-åtgärder för väg och järnväg. De frågor som uppstår inom ramen för projektet kommer att lösas. Möjlighet till samordning med Mölndals stad kan finnas.

26. Trafikverket är medvetet om att järnvägsbyggande genom Mölndalsåns dalgång är ett komplicerat projekt. I järnvägsplaneskedet kommer därför mycket kraft att ägnas åt planering av byggskedet och dess genomförande för att begränsa påverkan. Så stor hänsyn som möjligt kommer att tas.

27. Buller under byggskedet kommer att ingå som en del i järnvägsplanens miljökonsekvens-beskrivning och erforderliga åtgärder kommer att studeras. Trafikverket följer Naturvårdsverkets riktvärden för buller från byggplatser och kommer att se över nödvändiga åtgärder.

28. Även byggskedet kommer att hanteras i den sociala konsekvensanalysen som är en del av järnvägsplanen. Den sociala konsekvensanalysen beskriver, analyserar och bedömer konsekvenser av järnvägsanläggningens placering och utformning utifrån ett socialt perspektiv. Den föreslår sedan åtgärder för att stärka de positiva och minska de negativa konsekvenserna av järnvägsanläggningen. Gällande påverkan på E6/E20 kommer även detta att studeras. Alternativa lösningar och erforderliga trafiksimuleringar kommer att genomföras för att belysa byggskedets konsekvenser och säkerställa möjliga lösningar tillsammans med Mölndals stad. En utgångspunkt som framgår av lokaliseringsutredningen är att funktionen för E6/E20 ska kunna bibehållas under hela byggtiden.

2.3. Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund

2.3.1. Västra Götalandsregionen

1. Västra Götalandsregionen (VGR) har utbyggnad av Göteborg–Borås som den högst prioriterade infrastrukturinvesteringen i länet. Göteborg–Borås är en del av nya stambanor och VGR ser att utifrån det uppdrag regeringen givit har Trafikverket i det gemensamma arbetet med lokaliseringsutredningen rangordnat de alternativ som bäst uppfyller de olika mål och funktioner som vi tillsammans tagit fram för stråket.

VGR har sedan arbetet med nya stambanor började varit sammankallande för en stråksamverkans-grupp (både en politisk och en tjänstepersonsgrupp) där kommunerna i stråket, Swedavia, kommunalförbunden och länsstyrelsen har ingått. Inledningsvis togs en funktionsutredning fram för stråket som stråksamverkansgruppen enhälligt ställt sig bakom. Funktionsutredningen har i arbetet med lokaliseringsutredningen ingått som en del i de samverkansavtal som upprättats mellan Trafikverket och VGR. VGR kommer fortsatt vara beredd att stötta framdriften genom att ansvara för att vid behov kalla samman stråksamverkansgruppen både på politisk nivå såväl som på tjänstepersonsnivå.

VGR ställer sig bakom den rangordning som Trafikverket föreslår.

2. VGR vill samtidigt framhålla vikten av att komplettera nuvarande projekt med det så kallade ”förstärkningsalternativet” som medger en koppling mellan befintlig järnväg (Kust till kustbanan) och ny stambana mellan Mölnlycke och Mölndal. Enligt VGR:s bedömning skulle förstärknings-alternativet lösa största delen av funktionsutredningens mål och det resandebehov som Härryda kommun framför som ett argument för sitt ställningstagande. Det högst rangordnade alternativet har även bedömts vara det mest fördelaktiga alternativet för en koppling mellan dessa banor.

3. VGR tillstyrker utbyggnad av Göteborg–Borås enligt det högst rangordnade alternativet.

VGR ser fram emot ett positivt tillåtlighetsbeslut i närtid som möjliggör tidig byggstart och minimerar tiden fram till trafikstart.

Sammanfattning

4. Västra Götalandsregionen ser positivt på att de förutsättningar som den politiska stråksamverkans-gruppen i stråket tagit ställning för och som framförts i tidigare samråd nu i stort sett tillgodoses med det högst rangordnade förslaget i kombination med förstärkningsalternativet.

VGR konstaterar att utifrån bifogade underlag har inkomna synpunkter i de tidigare samråden blivit besvarade och handlingarna justerats i de fall man så funnit lämpligt.

När det gäller synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen så konstaterar VGR att den är genomarbetad och ger en bra grund för det fortsatta arbetet i stråket.

Sammantaget kan konstateras att lokaliseringsutredningen är omfattande och väl genomarbetad. Nedan ges korta kommentarer för de prioriteringar som stråksamverkansgruppen står bakom:

- 5. En restid Göteborg–Borås på 35 minuter – centrala stationslägen avgörande om restidskvoten ska vara tillräckligt attraktiv. Med det rangordnade alternativet kommer de regionala resorna kunna angöra befintliga stationslägen i Göteborg, Mölndal och Borås samt under flygplatsen. VGR bedömer att den restid som uppnås skapar förutsättningar för en konkurrenskraftig tågtrafik som bidrar till en överflyttning från bil och buss till tåg.
- 6. Genomför förstärkningsalternativet – dagens många bussar skapar trängsel redan idag och räcker inte för framtidens hållbara resande, befintlig järnväg kan med relativt små åtgärder komplettera och utöka kollektivtrafikresandet i stråket. Utöver den korta restiden som en ny stambana kan erbjuda är det också viktigt att ytterligare stärka kapaciteten i pendlingen in mot och från Göteborg och avlasta delar av Göteborg där det passerar 1400 bussar dagligen. För att effektivt kunna erbjuda invånarna i stråket mellan Göteborg och Borås en möjlighet att resa med tåg som inte hamnar i vägen för höghastighetstågen till och från Stockholm har Västra Götalandsregionen tillsammans med kommunerna i stråket, kommunalförbund och Trafikverket arbetat fram det som kommit att kallas förstärkningsalternativet. Detta går i korthet ut på att, med mindre åtgärder, stärka kapaciteten på befintlig järnväg mellan Göteborg–Borås och koppla samman den med en ny stambana vid Mölnlycke. Detta ger en avgörande möjlighet att vid sidan om snabba regiontåg mellan Göteborg–Borås kunna köra tät tågtrafik som stannar lite oftare i övriga orter i stråket. Resandet kan med förstärknings-alternativet i kombination med ny stambana öka från dagens 7 miljoner kollektivtrafik-resor/år till 17–19 miljoner resor/år.

  Västra Götalandsregionen 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. Västra Götalandsregionen ser att detta skulle möjliggöra en effektivare pendling från/till bland annat Mölnlycke, Landvetter och Bollebygd med tåg. Detta skulle i sin tur minska trängseln på riksväg 40 in mot Göteborg och i synnerhet Korsvägen i rusningstid. Att för i sammanhangen relativt liten merkostnad (cirka 3 miljarder kronor) kunna skapa en ny länk med en möjlig resandeökning på 5–6 miljoner kollektivtrafikresor/år bör vara en unik möjlighet. Det är positivt att kopplingspunkten omnämns i samrådshandlingen men det kommer vara mycket svårt att utföra förstärkningsalternativet när väl ny stambana är utbyggd. Därför ser VGR det som angeläget att projektet ny stambana Göteborg–Borås kompletteras med förstärkningsalternativet. Västra Götalandsregionen ser också att förstärkningsalternativet löser största delen av det resandebehov som Härryda kommun framför i deras alternativ till utbyggnadsförslag. Förstärkningsalternativet skulle kunna kompletteras till stråket utan att funktion och mål för nuvarande uppdrag för utbyggnad av nya stambanor skulle påverkas.

- 7. Ett attraktivt stationsläge vid Landvetter flygplats – restid och bekvämlighet behöver vara bättre än alternativen. Att det rangordnade alternativet nu föreslår att stationen läggs i tunnel under flygplatsen ser VGR positivt på då det skapar bäst förutsättningar för en överflyttning till mer hållbart resande.
- 8. Ny järnväg via Mölndal – betydande ökning av regionalt och lokalt resande, smidig koppling till Västlänken och enklare koppling till/från Halland viktig. Positivt att det rangordnade förslaget förordar en station i Mölndal då nya möjliga resalternativ skapas och samtidigt ger det en viss avlastning av centrala delar av Göteborg.
- 9. Fortsatt utbyggnad mot Jönköping och Stockholm – järnvägssystemet i Sverige behöver förstärkas och kompletteras, tre arbetsmarknadsregioner kan bli en. VGR ser det som viktigt att möjligheten att ansluta med spår in till Borås station för trafik till/från Ulricehamn och vidare mot Jönköping bevakas så att en effektiv anslutning till Borås C kan byggas i framtida etapp.
- 10. Minimera den nya järnvägens omgivningspåverkan – bra om barriäreffekter kan minimeras och korridorer som sammanfaller med befintliga barriärer Västra Götalandsregionen ser positivt på att det rangordnade alternativet i så stor utsträckning som möjligt undviker att skapa nya barriärer.
- 11. En tidig byggstart – Västlänken planeras att öppna för trafik 2026 och behovet finns redan nu. Västra Götalandsregionen står bakom den formulering som är framtagen inom den politiska samrådsgruppen 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.”

12. VGR ser positivt på att förslag till nationell plan, avseende utformning och tidplan för utbyggnaden av nya stambanor, inkluderar projekt Göteborg–Borås med en finansiering som förverkligar utformning i enlighet med det högst rangordnade alternativet. VGR har utbyggnad av Göteborg Borås som den högst prioriterade infrastrukturinvesteringen i länet och ser därmed också en tidig byggstart som prioriterat.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:171.

Trafikverkets kommentar:

1. Trafikverket noterar att VGR ställer sig bakom den rangordning av korridorer som Trafikverket arbetat fram. Trafikverket stödjer att VGR fortsatt är sammankallande i stråksamverkansgruppen.

2. Ny stambana Göteborg–Borås inkluderar initialt inte att planera för eller genomföra åtgärder så som en anslutning mellan Kust till kustbanan och ny stambana eller andra förstärknings-åtgärder på den befintliga Kust till kustbanan. Trafikverkets rangordnade alternativ 1 ger dock förutsättningar för en sådan anslutning vid Mölnlycke. Trafikverket stödjer VGR:s beslut att ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsprocessen för att kunna etablera en anslutning mellan den befintliga Kust till kustbanan och den nya stambanan Göteborg–Borås, utan att på ett negativt sätt påverka framdriften och framtida trafikering för den nya stambanan. Det planläggningsarbetet är planerat att genomföras parallellt med järnvägsplanen för etappen genom Härryda kommun.

3. Trafikverket noterar att VGR tillstyrker utbyggnad av Göteborg–Borås enligt det högst rangordnade alternativet. Tillåtlighetsprövningen planeras att skickas in till regeringen under 2022.

4. Trafikverket noterar att VGR anser att deras ställningstaganden i stort sett har tillgodosetts i det högst rangordnade alternativet, förutsatt att detta kombineras med förstärknings-alternativet.

5. Trafikverket noterar att VGR bedömer att restiden skapar förutsättningar för en konkurrens-kraftig tågtrafik som bidrar till överflyttning från bil och buss till tåg.

6. Trafikverket stödjer VGR:s beslut att påbörja planläggningsprocessen för förstärknings-alternativet. Se även Trafikverkets bemötande under punkt 2.

7. Trafikverket noterar att VGR ser positivt på att stationen vid Landvetter läggs i tunnel under flygplatsen.

8. Trafikverket noterar att VGR tycker det är positivt att det rangordnade förslaget förordar en station i Mölndal.

9. I Borås har en sträcka öster om Borås ingått i lokaliseringsutredningen, även om järnvägen i ett första skede byggs för att möjliggöra regionaltågstrafik mellan Göteborg och Borås. Sträckan öster om stationsläget ingår för att översiktligt visa konsekvenserna för den fortsatta sträckningen vid aktuellt stationsläge. Rangordnade lokaliseringsalternativ möjliggör sträckningar både norr och söder om Åsunden. I samband med fortsatt planläggning österut kommer Trafikverket både utreda hur och verka för att resor till och från Borås i östlig riktning kan ske så enkelt, smidigt och effektivt som möjligt. I den av regeringen antagna nationella planen för 2022–2033 ingår finansiering för att påbörja planläggning för de centrala system-delarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping.

Parallellt med järnvägsplan som ingår i Göteborg–Borås planerar Trafikverket att genomföra en fördjupningsutredning avseende ett triangelspår för den fortsatta utbyggnaden österut. Syftet

är både att kunna utgöra beslutsunderlag för avgränsning av planläggning av aktuell järnvägsplan samt att klargöra möjligheter och begränsningar för ett eventuellt framtida triangelspår.

10. Trafikverket noterar att VGR ser positivt på att det rangordnade alternativet i så stor utsträckning som möjligt undviker att skapa nya barriärer.

11. Inom projektet ny stambana Göteborg–Borås planeras det inte för en station vid Landvetter Södra då ytterligare stationer medför längre restider, sämre förutsättningar till en attraktiv tidtabell och sämre förmåga att stå emot och hantera störningar för den nya järnvägen. En attraktiv tidtabell innebär att trafiken planeras för smidiga byten, det vill säga så att onödigt långa väntetider undviks, samt att trafikeringen uppnår tillräckligt många avgångar per dygn och timme för att uppfattas som attraktiv av resenärerna. En framtida station vid Landvetter Södra omöjliggörs dock inte av något av korridoralternativen.

12. Trafikverket noterar att VGR har utbyggnad av Göteborg–Borås som den högst prioriterade infrastrukturinvesteringen i länet.

2.3.2. Göteborgsregionens kommunalförbund

1. Göteborgsregionen (GR) noterar förändringarna i underlaget efter samråd tre men gör bedömningen att förändringarna inte är av den karaktären eller omfattningen att det finns anledning att ändra tidigare ställningstagande. Förslag till yttrande är därmed i alla väsentliga delar detsamma som Förbundsstyrelsens beslutade yttrande i samråd 3 och innebär att GR står fast vid ställningstagandet att förorda lokaliseringsutredningens alternativ 1.

I yttrandet över samråd 3 beslutade GR att stå fast vid tidigare ställningstagande att den nya stambanan ska bidra till det regionala målet att utöka arbetsmarknadsregionen genom en attraktiv och konkurrenskraftig restid mellan Göteborg och Borås, att arbetsmarknaden i norra Halland och Mölndal ska tillgängliggöras, att accessen till Landvetter flygplats ska optimeras samt att stationsläget i Borås får ett centralt läge.

2. GR vill särskilt betona vikten av att Trafikverket säkrar en kopplingspunkt mellan befintliga Kust till kustbanan och den nya stambanan.

3. Slutligen vill GR uppmärksamma betydelsen av att järnvägen planeras i enlighet med de regionala målen och i samklang med övrig samhällsplanering i stråket.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:163.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket noterar att GR förordar lokaliseringsutredningens alternativ 1.

2. Ny stambana Göteborg–Borås inkluderar initialt inte att planera för eller genomföra åtgärder så som en anslutning mellan Kust till kustbanan och ny stambana eller andra förstärkningsåtgärder på den befintliga Kust till kustbanan. Trafikverkets rangordnade alternativ 1 ger dock förutsättningar för en sådan anslutning vid Mölnlycke. Västra Götalandsregionen har beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsprocessen för att kunna etablera en anslutning mellan den befintliga Kust till kustbanan och den nya stambanan Göteborg–Borås,

utan att på ett negativt sätt påverka framdriften och framtida trafikering för den nya stambanan. Det planläggningsarbetet är planerat att genomföras parallellt med järnvägsplanen för etappen genom Härryda kommun.

3. Västra Götalandsregionen bedömning är att en komplettering av nuvarande projekt med det så kallade ”förstärkningsalternativet” som medger en koppling mellan befintlig järnväg (Kust till kustbanan) och ny stambana mellan Mölnlycke och Mölndal skulle lösa största delen av funktionsutredningens mål. Se Västra Götalandsregionens yttrande i avsnitt 2.3.1 punkt 2.

2.3.3. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund

1. Boråsregionen väljer att besvara granskningsremissen för att visa på den enighet som råder kring vikten av en ny stambana mellan Göteborg och Borås. Förbundet arbetar aktivt i samverkan med närliggande kommuner, Västra Götalandsregionen, Swedavia och statliga myndigheter för en snabb utbyggnad av järnvägskapaciteten mellan Borås och Göteborg.

Det pågår sedan ett antal år ett omfattande arbete med att utveckla den regionala samhälls-planeringen längs stråket Göteborg–Borås. Tillsammans har kommuner och kommunalförbund utarbetat en gemensam målbild för bostadsbyggande, näringslivsutveckling och social hållbarhet i stråket. Det råder full politisk enighet om målbilden och akademi, näringsliv, kommuner och Västra Götalandsregionen är alla involverade i arbetet. En integrerad och utbyggd järnvägstrafik är en förutsättning för att nå målen.

<u>Boråsregionens synpunkter på granskningsremissen</u>
2. Boråsregionen tillstyrker att regeringen tillåter planerad nybyggnad av ny järnväg enligt det alternativ som rangordnats först av Trafikverket.

Ny järnväg Göteborg–Borås är Boråsregionens högst prioriterade infrastrukturobjekt. Förslaget ligger helt i linje med de prioriteringar förbundet framfört både under lokaliseringsarbetet och i tidigare samråd.

3. Med ett centralt stationsläge i Borås och en konkurrenskraftig regiontrafik skapas en attraktiv knutpunkt för kollektivtrafik där flera befintliga järnvägar och regionala busslinjer möts. En restid på cirka 35 minuter till Göteborg ger resenärer från Boråsregionenens medlemskommuner möjlighet att nå en större arbetsmarknad och i förlängningen kan det bidra till att två arbetsmarknadsregioner kring Borås och Göteborg växer samman till en, vilket är i linje med de framtagna långsiktiga målen. Ett framtida fullt utbyggt tågsystem med Västlänkens stationer och stationer på den nya stambanan i Mölndal, Landvetter flygplats och Borås ger helt nya resmöjligheter och nyttor långt utanför västra Sverige.

4. Förstärkningsåtgärder på befintlig Kust till kustbana samt kopplingspunkten vid Mölnlycke ger ytterligare tillskott av resenärer från stationssamhällena utmed banan och knyter på så sätt samman hela Västsverige samtidigt som omställningen till hållbara resval ökar.

5. Korridoren mellan Landvetter flygplats, söder om Bollebygd och väg 40 och vidare till Borås kan dessutom ge färre barriärer om lokaliseringen sker nära väg 40. Den planerade järnvägen skär genom känsliga miljöer och därför behöver formgivningen anpassas till det omgivande landskapet.

6. Näringslivets behov av ny järnväg mellan Göteborg och Borås är stort, redan i dag är utvecklingen av Västsveriges näringsliv starkt begränsad av att trafiksystemet inte klarar av mer trafik. Detta innebär också att en önskad omställning till mer hållbar mobilitet för pendling in mot de större städerna och de stora arbetsgivarna inte är möjlig. Att öka utbudet av kollektivtrafik i dagens trafiksystem är inte heller möjligt.

Förbundet ser en stor efterfrågan av nya etableringar av samhällsomvandlande företag inom batteritillverkning i regionen, vilka möjliggör en grön omställning mot fossilfrihet för hela Sverige. För att förse dessa företag med arbetskraft kommer tillgången till en järnvägsstation under Landvetter flygplats vara avgörande. Den kompetens som dessa företag efterfrågar måste hämtas från olika delar i Sverige och från andra länder. På samma sätt måste utbildningssystem initiera utbildningar för de kompetenser som efterfrågas och där utgör lärosätena i Göteborg och Borås en central roll. Möjligheten att enkelt nå Landvetter flygplats för både studenter och personal inom utbildningssektorn är av stor betydelse.

7. Det är viktigt att påbörja den fortsatta utbyggnaden mot Jönköping och Stockholm via Ulricehamn för att möjliggöra för pendlingsresor och på så sätt få arbetsmarknadsregioner att växa samman.

8. En möjlighet för lokaliseringen av järnvägssträckan österut är att anlägga ett triangelspår som kopplar ihop den regionala trafiken mellan Ulricehamn, Jönköping och Borås på befintlig station i Borås C. Denna sträcka finns inte med i de kvarvarande korridoralternativen inom utbredningsområdets östra del men behöver utredas i det fortsatta arbetet.

<u>Tillägg till beslut</u>
9. BR:s direktion har efter att yttrandet lämnats in beslutat att göra följande tillägg:

Boråsregionen vill påtala vikten av att det skapas en koppling mellan Älvsborgsbanan och den nya järnvägen inom stationsområdet i Borås. Denna koppling ska möjliggöra smidiga resor mellan bland annat Västra stambanan och den nya järnvägen utan att resenärer behöver byta tåg i Borås för vidare resa mot Landvetter flygplats.

Fullständigt yttrande finns diarieförtt på ärendenummer TRV 2021/128691:170 och TRV 2021/128691:176.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket noterar att det finns en bred enighet kring vikten av en ny stambana mellan Göteborg och Borås.

2. Trafikverket noterar att Boråsregionen tillstyrker att regeringen tillåter planerad nybyggnad av ny järnväg enligt det alternativ som rangordnats högst av Trafikverket.

3. Trafikverket noterar synpunkterna.

4. Ny stambana Göteborg–Borås inkluderar initialt inte att planera för eller genomföra åtgärder så som en anslutning mellan Kust till kustbanan och ny stambana eller andra förstärkningsåtgärder på den befintliga Kust till kustbanan. Trafikverkets rangordnade alternativ 1 ger dock förutsättningar för en sådan anslutning vid Mölnlycke. Västra Götalandsregionen har beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsprocessen för att kunna etablera en anslutning mellan den befintliga Kust till kustbanan och den nya stambanan Göteborg–Borås,

utan att på ett negativt sätt påverka framdriften och framtida trafikering för den nya stambanan. Det planläggningsarbetet är planerat att genomföras parallellt med järnvägsplanen för etappen genom Härryda kommun.

5. Trafikverkets val av korridorer möjliggör en minimering av barriäreffekter genom samförläggning med befintlig infrastruktur där så är möjligt. I järnvägsplaneskedet kommer studier om barriäreffekter att fördjupas i samband med att det mer precisa läget och utformningen av järnvägen bestäms. När det gäller gestaltning av järnvägsanläggningen ska den utgå ifrån projektmålen, bland annat *Den nya järnvägen ska kännetecknas av en lugn och övergripande ordning och tillföra ett mervärde till sin omgivning.*

6. Trafikverket noterar synpunkterna.

7. I den av regeringen antagna nationella planen för 2022–2033 ingår finansiering för att påbörja planläggning för de centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping.

8. Parallellt med järnvägsplan som ingår i Göteborg–Borås planerar Trafikverket att genomföra en fördjupningsutredning för ett triangelspår för den fortsatta utbyggnaden österut. Syftet är både att kunna utgöra beslutsunderlag för avgränsning av planläggning av aktuell järnvägsplan samt att klargöra möjligheter och begränsningar för ett eventuellt framtida triangelspår.

9. Den nya järnvägen planeras som ett separerat system med få kopplingspunkter mot det konventionella järnvägsnätet för att minska den nya stambanans känslighet för störningar. Ingen koppling med Älvsborgsbanan är därför planerad.

2.3.4. Räddningstjänsten Storgöteborg

Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG) har tagit del av granskningshandlingar inför tillåtlighetsprövning enligt Miljöbalken av en ny järnväg mellan Göteborg och Borås. RSG har tidigare yttrat sig under samråden för lokalisering och miljökonsekvens samt deltagit på möten med Trafikverket.

RSG har inga anmärkningar eller synpunkter på de handlingar som tillhör tillåtlighetsprövningen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:121.

Trafikverkets kommentar:
Trafikverket noterar att Räddningstjänsten Storgöteborg inte har några synpunkter.

2.3.5. Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund

Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund (SÄRF) har inga synpunkter på granskningshandlingarna.

I fortsatt arbete bör SÄRF få möjlighet att granska de järnvägsplaner som tas fram inom SÄRFs geografiska område.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:62.

Trafikverkets kommentar:
Trafikverket noterar att SÄRF inte har några synpunkter.

Fler samråd kommer att hållas med SÄRF i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.

2.4. Berörda statliga myndigheter

2.4.1. Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket har tagit del av föreliggande underlag och har inga synpunkter i detta skede av tillståndsprocessen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:4.

Trafikverkets kommentar:
Trafikverket noterar att Elsäkerhetsverket inte har några synpunkter.

2.4.2. Försvarsmakten

Försvarsmaktens bedömning
1. Försvarsmakten har inte genomfört en bedömning av de alternativen som inte har rangordnats av Trafikverket. Försvarsmakten bedömer att det finns möjligheter att av de rangordnade alternativen föreslå en sträckning som inte riskerar att innebära påtaglig skada på riksintressen för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken.

Lokaliseringsalternativ 1
2. Försvarsmakten har inget att erinra mot lokaliseringsalternativ 1, Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1)–korridor Bollebygd Syd.

3. Försvarsmakten kan konstatera att den del som benämns korridor Osdal/Borås C med station B11A beroende på utformning riskerar att innebära påtaglig skada på riksintresset, Bråt övningsfält med skjutbanor. Bråt övningsfält med skjutbanor är idag den plats i Göteborgsområdet där Försvarsmakten i en större omfattning kan utveckla sin verksamhet för att möta det ökade behovet av att bedriva skjututbildning på stor bredd och med hög kvalitet. Detta i syfte att upprätthålla grundläggande utbildningsförmåga för såväl Älvsborgs amfibieregemente som hemvärnsbataljonerna och försvarsmedicinskt centrum i Göteborgsområdet. Bråt övningsfält med skjutbanor kompletterar övriga västsvenska övnings- och skjutfält, då grundläggande utbildning kan genomföras på Bråt.

Beroende på hur den föreslagna sträckningen benämnd Osdal/Borås C med station B11A fastställs så kan dessa komma att förhindra Försvarsmaktens möjlighet att bedriva verksamhet på Bråt. Därmed riskerar projektet att medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken. Försvarsmakten kommer således att motsätta sig sträckningar inom korridoren Osdal/Borås C med station B11A som riskerar att innebära att myndigheten inte kan bedriva verksamhet inom riksintresset Bråt.

Lokaliseringsalternativ 2
4. Försvarsmakten har inget att erinra mot korridoren benämnd Lusharpan med station B4.

5. Försvarsmakten kan konstatera att beroende på järnvägens utformning på sträckan benämnd Tulebo med Mölndalstation (M1) riskerar den att innebära påtaglig skada på riksintressen för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken som omfattas av sekretess enligt

15 kap 2 § OSL. Försvarsmakten kommer således att motsätta sig sträckningar inom korridoren Tulebo med Mölndalstation (M1) som riskerar att innebära påtaglig skada på riksintressen för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken som omfattas av sekretess enligt 15 kap 2 § OSL.

Övriga medskick

6. Försvarsmakten vill betona vikten av att myndigheten bereds möjlighet att vara delaktig i den framtida planeringen och projekteringen av hela projektet. Detta för att säkerställa att projektet inte riskerar att medföra påtaglig skada på riksintressen för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken. Samt för att säkerställa att tillfälliga arbetsytor och eventuella ombyggnationer av vägar med mera. utformas så att skada inte uppstår på riksintressen för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken eller att de utformas så att de inte hindrar framkomligheten för Försvarsmakten.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:172.

Trafikverkets kommentar:

1. Trafikverket noterar att Försvarsmakten bedömer att det finns möjligheter att inom de rangordnade alternativen föreslå en sträckning som inte riskerar att innebära påtaglig skada på riksintressen för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken.

2. Trafikverket noterar att Försvarsmakten inte har något att erinra mot korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) samt korridor Bollebygd Syd (rangordning 1).

3. Trafikverket noterar Försvarsmaktens konstaterande att korridor Osdal/Borås C med station B11A (rangordning 1) beroende på utformning riskerar att innebära påtaglig skada på riksintresset Bråt övningsfält med skjutbanor.

Den sträcka som kommer att tillåtlighetsprövas för Göteborg–Borås berör inte övningsfältet. Däremot kommer övningsfältet beröras i kommande planläggning för nästa sträcka från Borås vidare mot Jönköping. I den av regeringen antagna nationella planen för 2022–2033 ingår finansiering för att påbörja planläggning för de centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping.

Trafikverket kommer dock redan i kommande järnvägsplan för Borås (en del av Göteborg–Borås) göra en fördjupningsutredning för området förbi övningsfältet för att säkerställa att möjligheten till lösningar som påverkar övningsfältet så lite som möjligt, och om möjligt inte alls, kvarstår inför kommande planläggning vidare mot Jönköping. Exempel på lösningar kan vara att järnvägen förläggs på bro över dalgången i anslutning till väg 27 alternativt att järnvägen placeras i den del av korridoren som passerar helt utanför övningsfältet.

Trafikverkets bedömning är att det finns förutsättningar för de två riksintressena att samexistera genom fortsatt dialog mellan Trafikverket och Försvarsmakten.

4. Trafikverket noterar att Försvarsmakten inte har något att erinra mot korridor Lusharpan med station B4 (rangordning 2).

5. Om korridor Tulebo, som är rangordnad som nummer 2, blir aktuell kommer fortsatt samråd med Försvarsmakten att ske för att hitta anpassningar inom korridoren så att riksintresset för totalförsvarets militära del inte skadas.

6. Fortsatta samråd kommer att hållas med Försvarsmakten i det fortsatta arbetet med järnvägsplan.

2.4.3. Havs- och vattenmyndigheten

Havs- och vattenmyndigheten har tagit del av underlaget. Myndigheten avstår från att lämna synpunkter. Det innebär inte att myndigheten tagit ställning i sakfrågan eller till handlingarna i ärendet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:5.

Trafikverkets kommentar:
Trafikverket noterar att Havs- och vattenmyndigheten avstår från att lämna synpunkter.

2.4.4. Jordbruksverket

Jordbruksverket svarar att de inte kommer att lämna några synpunkter.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:7.

Trafikverkets kommentar:
Trafikverket noterar att Jordbruksverket inte kommer lämna några synpunkter.

2.4.5. Lantmäteriet

Lantmäteriet har enligt 2 kap 2 § i lagen om byggande av järnväg ingen uttalad roll i samrådsförfarandet avseende framtagandet av en järnvägsplan och har inte några synpunkter att lämna i detta ärende.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:104.

Trafikverkets kommentar:
Trafikverket noterar att Lantmäteriet inte har några synpunkter.

2.4.6. Livsmedelsverket

Livsmedelsverket noterar att arbetet kan påverka framför allt enskild dricksvattenförsörjning på så sätt att brunnar kan förstöras/påverkas vilket kan innebära att alternativa lösningar behöver hittas i vissa fall. Livsmedelsverket understryker därför att det är viktigt att tillgång till vatten av dricksvattenkvalitet säkerställs för de som eventuellt kan påverkas av arbetet.

Livsmedelsverket har inga synpunkter i övrigt.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:72.

Trafikverkets kommentar:
Påverkan på enskilda brunnar kommer att hanteras i fortsatt arbete i järnvägsplaneskedet och tillgång till dricksvatten kommer att säkerställas.

2.4.7. Luftfartsverket

Luftfartsverket (LFV) har under 2021 haft möten och korrespondens med Trafikverket angående ny järnväg Göteborg–Borås. LFV skickade 2021-06-22 yttrandet D-2021-251837. Yttrandet gäller fortfarande.

Fullständigt yttrande från granskningen finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:70.

LFV:s samrådsyttrande från våren 2021 upprepas i det följande:

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning (Communication, Navigation, Surveillance) lämnat ett yttrande över berörd utrustning i förhållande till rangordnade korridoralternativ. Korridorerna påverkar delvis LFV:s CNS-utrustning.

1. LFV har i samarbete med Trafikverket fördjupat en utredning kring påverkan på utrustning och konstaterar att det förordade korridoralternativet visar att två stationer med utrustning ligger utanför skyddsavstånd för påverkan medan andra ligger inom skyddsavstånd. Under förutsättning att Trafikverkets planerade lösning kvarstår ser inte LFV några hinder till den del av sträckningen där stationerna ligger utanför skyddsavstånd.

2. För en av stationerna som ligger inom skyddsavstånd är Trafikverkets planer för korridoren på denna sträcka att anlägga tunnel vilket medger en lösning med en etablering närmare än de kravställda (ICAO DOC 015) 2 000 meters skyddsavstånd. Under förutsättning att planerad lösning med järnvägstunnel kvarstår ser inte LFV några hinder för denna del av sträckningen.

3. Avseende en av stationerna som ligger inom skyddsavstånd kan LFV inte acceptera denna del av sträckningen utan åtgärder. Diskussioner mellan LFV och Trafikverket har klarlagt att en för LFV kostnadsneutral nyetablering av en station som ersättning, belägen utanför skyddsavstånd (samt med nödvändig kravuppfyllnad avseende störningsfrihet, radiotäckning etcetera), skulle vara en sådan åtgärd som medför att LFV kan acceptera aktuell del av sträckningen.

4. Avseende järnvägens förbifart vid Landvetter flygplats ligger såväl stationerna vid TWR, terminalkontroll samt stationsbyggnaden inom skyddsavstånd för påverkan, men då Trafikverket med stationsläge L1 Landvetter planerar att anlägga en järnvägstunnel på denna del påverkas inte LFV:s anläggningar.

5. LFV uppmanar Trafikverket att notera att LFV inte är enda sakägare vid Landvetter flygplats utan att största sakägare är Swedavia, i egenskap av flygplatsens ägare.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket noterar att Luftfartsverket inte ser några hinder för den del av sträckningen som ligger utanför skyddsavstånd från två CNS-stationer, förutsatt att Trafikverkets planerade lösning kvarstår.

2. Den av CNS-stationerna där sträckningen ligger inom skyddsavstånd, och som LFV kan acceptera förutsatt att järnvägen förläggs i tunnel, är belägen öster om Borås. Denna del utreds

vidare i nästa etapp av stambanan. I den av regeringen antagna nationella planen för 2022–2033 ingår finansiering för att påbörja planläggning för de centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping.

3. Angående den CNS-station där sträckningen ligger inom skyddsavstånd och som LFV inte kan acceptera utan andra åtgärder, pågår dialog mellan Trafikverket och LFV angående nyetablering av CNS-station utanför skyddsavstånd som ersättning. LFV framför att denna nyetablering måste vara kostnadsneutral för LFV. Utgångspunkten är att Trafikverket ersätter alla rättighetshavare och fastighetsägare som berörs av intrång enligt lagar och regelverk.

4. Trafikverket noterar synpunkten.

5. Fortsatta samråd har hållits under 2021 samt 2022 och kommer att fortgå med LFV, Swedavia och andra berörda parter i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.

2.4.8. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) avstår från att yttra sig i ärendet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:56.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att MSB avstår från att yttra sig.

2.4.9. Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har tidigare under samrådet inkommit med yttranden i tre olika skeden, senast 2021-06-10. Naturvårdsverket har även besvarat Trafikverkets begäran om yttrande inför regeringens tillåtlighetsprövning enligt 17 kap miljöbalken av samma sträckning. Detta yttrande utgår ifrån ställningstaganden och synpunkter framförda i dessa tidigare sammanhang.

Naturvårdsverkets ställningstagande

Naturvårdsverket lämnar följande synpunkter på lokaliseringsutredning och granskningshandlingar.

Sträckan Göteborg–Borås i sin helhet

1. Naturvårdsverket ser sig förhindrad att ta ställning till lokaliseringsutredningen i sin helhet. För detta hade krävts en helhetsbedömning utifrån ett större system- och hållbarhetsperspektiv som även inbegripit möjligheterna till en fortsättning från Borås österut och hur den överflyttning av resande och pendling mot bland annat Jönköping som då möjliggörs kan påverka de olika alternativens måluppfyllelse. Att avgränsa lokaliseringsutredningen till att endast avse sträckan Göteborg–Borås och inte inkluderar en fortsatt utbyggnad österut mot Jönköping och vidare sammanbindning med resten av den planerade nya stambanan Stockholm–Göteborg och kopplingen mot stambanan Stockholm–Malmö utgör således ett problem.

Delsträckorna Almedal–Landvetter flygplats och Landvetter flygplats–Borås

2. Naturvårdsverket har i tidigare samrådsyttrande bedömt att det av Trafikverket rangordnade alternativ 1 är mest fördelaktigt utifrån värden för natur och friluftsliv och kan läggas till grund för fortsatt planering av delsträckorna Almedal–Landvetter flygplats (korridor Mölnlycke med Mölndal station M1 och station i tunnel under flygplatsen L1), respektive Landvetter flygplats–Borås (korridor Bollebygd Syd). Detta förutsatt att erforderliga miljöhänsyn säkerställs i det fortsatta arbetet med

planering och genomförande av projektet, samt att nödvändiga Natura 2000-tillstånd lämnas av länsstyrelsen.

Delsträckan genom Borås

3. På delsträckan genom Borås anser Naturvårdsverket att de två alternativa korridorerna som förordas i lokaliseringsutredningen medför betydande negativ miljö- och hälsopåverkan samtidigt som det finns andra lokaliseringsalternativ med högre måluppfyllelse vad gäller påverkan på natur, miljö och hälsa. Då de förordade alternativen valts ut och rangordnats utan att i den slutliga urvalssituationen ha ställts mot de klimat- och miljöbästa alternativen ser Naturvårdsverket sig förhindrad att i nuläget förorda något av dessa. Naturvårdsverket har i tidigare yttranden förordat korridor Borås C nordöst i tunnel.

Utvärderingen av de olika alternativen genom Borås, val av stationsläge och utformning hade kunnat se annorlunda ut om möjligheten till fortsättning österut och överflyttning av pendlingsströmmar från bil och buss till tåg hade vägts in. Ett centralt tunnelläge med hög investeringskostnad men hög måluppfyllelse i övrigt avseende miljö-, natur- och landskapspåverkan och med hög överflyttning från bil och buss skulle kunna komma att rankas annorlunda om den samlade bedömningen och rangordningen gjorts utifrån ett sådant helhetsperspektiv. Så som tillåtligheten nu avgränsats faller dessa måluppfyllande, men kostnadsdrivande, centrala tunnelalternativ bort och blir aldrig föremål för remissinstansernas ställningstagande.

Inför det fortsatta arbetet med järnvägsplanerna

4. Naturvårdsverket anser att Trafikverket i det fortsatta planeringsarbetet bör klargöra vilka av de miljöanpassningar och omfattande åtgärder, bland annat i form av bullerskydd, som föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen som avses genomföras. Inför det fortsatta arbetet med järnvägsplanerna behöver en rad frågor klargöras:

- 5. Järnvägsanläggningens närmare lokalisering och utformning inom korridoren behöver ske med stor hänsyn till landskapets samlade värden. Åtgärder för att så långt som möjligt minimera intrång, fragmentering och barriäreffekter samt säkerställa landskapsekologiska samband ska vidtas efter samråd med länsstyrelsen. Passager i närheten av området Klippan samt större vattendrag och sjöar ska ägnas särskild uppmärksamhet. Utformningen av landbroar och brostödens placering bör ägnas stor omsorg.
- 6. Trafikverket ska, efter samråd med länsstyrelsen, upprätta en kompensationsplan. Denna ska redogöra för hur den negativa påverkan som kvarstår på naturmiljön efter att lämpliga och rimliga åtgärder för att undvika och minimera påverkan vidtagits ska kompenseras. Planen ska särskilt fokusera på upprätthållandet av ekologisk konnektivitet i det område som berörs av järnvägen. Planen ska beslutas innan fastställelse av järnvägsplaner.
- 7. I det fortsatta arbetet behöver Trafikverket se till att utforma och bygga järnvägen så att betydande negativ påverkan på vattenbalans och vattenkvalitet inte uppstår i Mölndalsån, Kålleredsbäcken och andra vattendrag och vattenförekomster. Särskild hänsyn ska tas till områden med flodpärlmussla. Hänsyn bör även tas till kumulativa effekter på vattendragen från andra angränsande såväl pågående som planerade verksamheter.
- 8. Vid passage i närheten av Natura 2000-områden ska en linje väljas som undviker påverkan på de utpekade områdena. De valda korridorerna bör inte ytterligare smalnas av förrän det konstaterats hur skada eller betydande störning på arter och naturtyper i Natura 2000-områdena Risbohult och Klippan kan undvikas samt att inventeringar av strikt skyddade arter skett och det har klarlagts hur påverkan på dessa kan undvikas genom skyddsåtgärder eller i sista hand, att dispens kan lämnas.

- 9. Trafikverket bör upprätta en plan för påverkan under byggskedet samt omhändertagande och återvinning av de berg- och jordmassor som uppkommer vid byggandet av järnvägsanläggningen. Planen ska syfta till att säkerställa en god resurshushållning och utarbetas i samråd med länsstyrelsen och berörda kommuner.

Skäl

Frågan om tillåtlighet, klimat- och miljömål samt tillåtlighetens avgränsning

10. Naturvårdsverket anser att investeringar, reinvesteringar och underhåll av järnvägsnätet generellt är angelägna då järnväg är ett betydligt mindre energiintensivt trafikslag under sin driftfas än bil, lastbil och flyg. Byggande och drift av transportinfrastruktur står dock för betydande klimatpåverkan – enbart utsläppen av växthusgaser på grund av produktion och underhåll av väg och järnväg beräknas uppgå till närmare 3 Mton CO2-ekvivalenter per år.

Detta understryker betydelsen av att den transportinfrastruktur som byggs faktiskt innebär en minskad energiförbrukning och klimatpåverkan från den trafik som sedan använder sig av den. Det är därför av största vikt att säkerställa att nya transport- och mobilitetslösningar i ett livscykelperspektiv leder till minskad energi- och resursförbrukning så att detta kan uppnås. Syftet med föreliggande investering anges bland annat vara att möjliggöra en överflyttning av resor och transporter från bil och flyg till tåg, och därmed bidra till sådan minskad energianvändning för resor och transporter.

Till skillnad mot övriga stambanedelar där planering påbörjats, Järna–Linköping och Lund–Hässleholm, där dessa delar förstärker i dag svaga delar av befintliga stambanor, är delen Göteborg–Borås svår att motivera som en enskild sträckning. Om den tänkta utbyggnaden av nya snabba stambanor skulle avstanna och inte genomföras i sin helhet kan det ifrågasättas om en ny dubbelspårig snabbjärnväg mellan Göteborg och Borås kan motiveras med beaktande av de kostnader denna innebär i förhållande till den nytta som den skulle medföra i form av en snabb regional förbindelse. Utifrån detta vidare systemperspektiv är lokaliseringsutredningens avgränsning alltför snäv.

Mot denna bakgrund är det en brist att det inte går att få en samlad bild av de förordade korridoralternativens potential avseende överflyttning av resor från bil och flyg till tåg, för såväl regionala som långväga resor. I vilken grad överflyttningspotentialen varit utslagsgivande vid val av korridor, banans utformning och val av stationslägen, samt rangordningen dem emellan är svårt att utläsa.

Naturvårdsverket saknar bedömningar av hur potentialen för regionalt resande med tåg öster om Borås kommer att påverkas, exempelvis på sträckan Borås–Jönköping, av en fullt utbyggd höghastighetsbana utifrån val av placering av stationsläge och möjlig korridor österut mot Jönköping.

Naturvårdsverket anser att det inte heller framgår tydligt i underlaget hur val av sträckning och stationslägen påverkar möjliga framtida dragningar av banan vidare österut mot Jönköping och Stockholm, och därmed potentiella nyttor av banan för klimat och miljö samt övriga samhällsnyttor.

Möjligheten till framtida regional pendling från utredningsområdet österut motverkas av förordade stationslägen i Borås enligt den sociala konsekvensbeskrivningen. Korridoralternativet Osdal/Borås C med station B11A bedöms ha en mycket god tillgänglighet till och från det centralt belägna stationsläget för regional tågtrafik då många människor bor och arbetar i anslutning till stationen. Detta läge anges gynna människor som reser mellan Borås och Göteborg. Detta gäller, enligt vad Naturvårdsverket kan utläsa, endast i relationen västerut, för regional trafik mellan Göteborg och

Borås. För resor österut krävs att resenären tar sig till eller från det mer externt belägna stationsläget Osdal vilket anges ge en sämre tillgänglighet för resor med start- och målpunkt i Borås.

Rangordning och val av korridor inom olika delsträckor

11. Naturvårdsverket har i tidigare yttrande bedömt att de av Trafikverket förordade korridor-alternativen Mölnlycke med Mölndal station M1 och station i tunnel under flygplatsen L1, respektive korridor Bollebygd Syd kan läggas till grund för fortsatt planering av utbyggnaden av ny järnväg på delsträckorna Almedal–Landvetter flygplats respektive Landvetter flygplats–Borås. Trafikverkets ställningstagande och rangordning ändrar inte denna bedömning avseende korridorvalens lämplighet på delsträckorna, förutsatt att det fortsatta arbetet med planering och genomförande av projektet sker med stor miljöhänsyn, samt att nödvändiga Natura 2000-tillstånd lämnas av länsstyrelsen.

Avseende delsträckan Almedal–Landvetter flygplats berör de båda rangordnade korridorerna den känsliga miljön längs Mölndalsån vilket kräver särskilt stor hänsyn och skyddsåtgärder under byggtiden liksom kompensationsåtgärder. På sträckan öster om Mölndalsån har båda korridorerna utformningen tunnel vilket utgör en förutsättning för att alternativen ska kunna förordas då de passerar områden med höga natur- och friluftslivsvärden. Området söder om Mölnlycke innehåller höga naturvärden som är känsliga för hydrologiska förändringar. Stor hänsyn och anpassning krävs vid såväl val av tunnelteknik som i byggskedet för att inte rubba dessa förutsättningar. Av de två korridorerna på delsträckan delar Naturvårdsverket Trafikverkets rangordning med korridor Mölnlycke som nummer 1 då korridor Tulebo (nummer 2) medför större negativ påverkan på såväl landskapet som naturmiljön och boendemiljöer längs sträckan.

På delsträckan genom Borås anser Naturvårdsverket att lokaliseringsutredningen snävats in till ett fåtal korridoralternativ alltför tidigt och på oklara grunder. De av Trafikverket förordade alternativen, korridor Osdal/Borås med station B11A och korridor Lusharpan med station B4, borde ges möjlighet att ställas åtminstone mot det klimat- och miljöbästa alternativet, korridor Borås C nordöst (B1A) innan beslut om ställningstagande och rangordning fattats. Detta korridoralternativ bedöms ha bättre förutsättningar för att bidra till omställningen av transportsystemet och till ett transporteffektivt samhälle samtidigt som påverkan på landskap, natur- och boendemiljö blir mindre negativ jämfört med de av Trafikverket förordade korridorerna. Att i lokaliseringsutredningen avgränsa valet av korridor till två alternativ på delsträckan som varken är bäst i fråga om överflyttningskapacitet och därmed också klimatsynpunkt, eller utifrån ett natur- och miljöhänsynsperspektiv är en stor brist. Inte minst gäller detta korridor Lusharpan med station B4 som har en låg grad av måluppfyllelse. Den av Trafikverket förordade korridoren Osdal/Borås C med station B11A är inte bara sämre ur trafikeringssynpunkt utan medför också negativ påverkan på höga naturvärden. Även bullerpåverkan på idag opåverkade områden bedöms större med detta korridoralternativ.

Naturvårdsverket anser således att de förordade alternativen måste ställas mot korridor Borås C nordöst innan beslut om vilket alternativ som bör läggas till grund för fortsatt planering fattas.

Områden av riksintresse för naturvård respektive friluftsliv

12. Ett antal områden av riksintresse för naturvård och friluftsliv berörs av de aktuella korridor-alternativen. Naturvårdsverkets bedömning är att områdena inte kommer att skadas påtagligt av det förordade korridoralternativet. Detta bygger dock på att anläggningstypen tunnel, så som framgår av lokaliseringsutredningen, väljs på delsträckan öster om Mölndalsån, vid passage Mölnlycke.

Artskydd
13. Naturvårdsverket anser att artskyddsfrågorna alltid behöver beaktas i ett tidigt skede i samband med lokaliseringsprövningar enligt miljöbalken.

Det är mycket svårt att bedöma artskyddsfrågan för de olika alternativen. Dels är inventeringarna i nuläget övergripande, dels är det svårt att se skillnaden mellan de olika alternativen för artskyddet. Vissa artgrupper har undersökts närmare, till exempel fåglar samt även fladdermöss och groddjur. I de mer detaljerade inventeringarna av vald korridor i nästa steg kan ytterligare strikt fridlysta arter upptäckas, till exempel insekter, mossor, eller kärlväxter. För alla arter markerade med N i bilaga 1 till artskyddsförordningen gäller inte längre de så kallade klinthagenkriterierna (MÖD 2016:1). De har ett strikt individskydd.

Efter ett val av korridor har handlingsutrymmet minskat för att undvika förekomsterna av de strikt skyddade arterna. Naturvårdsverket måste utgå från att de biotoper för vilka sannolikheten är störst att finna ytterligare fridlysta arter redan har undvikits. I nästa skede blir det frågan om att undvika påverkan inom korridoren samt vidta skyddsåtgärder både för byggfas som för den färdiga järnvägen. Åtgärder för att förebygga fragmentisering och säkra arternas spridningsvägar genom olika slag av ekodukter kommer troligen bli viktiga verktyg. Dispensprövningar behöver ske innan korridoren smalnas av.

Skyddsåtgärder och kompensation för förlust av naturvärden
14. Naturvårdsverkets utgångspunkt är att järnvägsanläggningens närmare lokalisering, utformning och byggande inom den förordade korridoren ska ske på ett sådant sätt att påverkan på naturmiljön i första hand undviks och i andra hand minimeras genom anpassningar och försiktighetsåtgärder. Först när dessa alternativ är uttömda kan frågan om kompensation bli aktuell.

De särskilda skyddsåtgärder som Trafikverket åtagit sig att genomföra som anges i lokaliserings-utredningen behöver samtliga komma till utförande. Även i övrigt bör klargöras vilka av de miljöanpassningar och omfattande skyddsåtgärder, bland annat i form av bullerskydd, som föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen som avses genomföras.

Vad gäller kompensation ska Trafikverket efter samråd med länsstyrelsen, upprätta en kompensationsplan. Denna ska redogöra för hur den negativa påverkan som kvarstår på naturmiljön efter att lämpliga och rimliga åtgärder för att undvika och minimera påverkan vidtagits ska kompenseras. Planen ska särskilt fokusera på upprätthållandet av ekologisk konnektivitet i det område som berörs av järnvägen. Planen ska beslutas innan fastställelse av järnvägsplaner.

Buller och boendemiljö
15. Samtliga alternativ medför bullerstörningar över stora områden och det kommer att krävas omfattande bullerskyddsåtgärder i såväl bygg- som driftskedet. Dessutom utgör höghastighetståg en särskild problematik och beräkningarna innehåller därför en osäkerhet. Detta då buller från höghastighetståg har en annan karaktär jämfört med trafikering med konventionella tåg. Andelen lågfrekvent buller är högre och kan vara svårare att skärma av. Höghastighetståg ger upphov till fler plötsliga bullerhändelser och i anslutning till tunnlar kan de höga hastigheterna ge upphov till störningar som inte förekommer vid konventionell järnväg. Bullerfrågorna och hur skyddsåtgärder ska utformas för att säkerställa en god boendemiljö under byggskedet såväl som under driftskedet blir viktiga i den fortsatta planeringen. Kumulativa effekter där järnvägen samverkar med befintlig infrastruktur och bullerkällor kan kräva särskilda analyser och koordinerade skyddsåtgärder.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:157.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverkets uppdrag är avgränsat till att lokalisera en dubbelspårig järnväg för höghastighetståg och snabba regionaltåg på sträckan Göteborg–Borås. Denna sträcka utgör en del av ett framtida system av nya stambanor.

Lokaliseringsutredningen är således avgränsad till att utreda den nya järnvägens sträckning mellan Göteborg och Borås. Utredningsarbetet inom ramen för lokaliseringsutredningen har dock inkluderat en sträckning österut från Borås, till och med utredningsområdets östra gräns. Sträckan öster om Borås har ingått för att översiktligt visa på konsekvenserna av den fortsatta sträckningen av de olika studerade alternativen.

I samband med lokaliseringsutredningen genomfördes också ett arbete för att fördjupa kunskapen från åtgärdsvalsstudien för sträckan Linköping–Borås avseende alternativa fortsatta sträckningar öster om Borås. Syftet var att fånga indikationer avseende kostnader, nyttor och konsekvenser på en översiktlig nivå, vilket utgjort stöd för utredning och beslut avseende lokaliseringen av Station Borås i lokaliseringsutredningen.

Av lokaliseringsutredningen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning framgår att samtliga utvärderade stationsalternativ i Borås möjliggör sträckningar både norr och söder om Åsunden för efterföljande etapp öster om Borås.

I den utvärdering av alternativ som genomförts och som redovisas i kapitel 7 av lokaliserings-utredningen beaktas på olika sätt de olika alternativens påverkan på förutsättningarna för fortsatt utbyggnad av systemet österut.

Beräkningar av samhällsekonomiska nyttor av olika alternativ, vilket är en av bedömnings-parametrarna i hållbarhetsbedömningen och därmed utgör ett av utvärderingskriterierna i lokaliseringsutredningens kapitel 7, baseras på analyser med *Sampers* för ett fullt utbyggt system av nya stambanor. Det innebär att beräkningar av antalet påstigande på de studerade stationerna i Borås, restidsnyttor, biljettintäkter med mera, avser systemet som helhet, inklusive fortsättningen öster om Borås. Det innebär samtidigt att de olika förutsättningarna som olika stationsalternativ erbjuder avseende arbetspendling mellan Borås och stationsorter österut, liksom överflyttningseffekter från andra transportslag till tåg beaktas i de beräkningar som ligger till grund för bedömningen av samhällsekonomiska nyttor i hållbarhets-bedömningen. De olika alternativens potential att underlätta för arbetspendling mellan Borås och orter öster om staden har vidare värderats i bedömningen av parametern lokal och regional utveckling i hållbarhetsbedömningen.

De alternativ som Trafikverket har rangordnat genom Borås är de som enligt beräkningar ger minst utsläpp av växthusgaser från järnvägen ur ett livscykelperspektiv samtidigt som de ger möjlighet till stor överflyttning enligt de analyser som har gjorts (både genom beräkningar och tidigare erfarenheter).

2. Trafikverket noterar att Naturvårdsverket anser att alternativet med rangordning 1 är mest fördelaktigt utifrån värden för natur och friluftsliv och kan läggas till grund för fortsatt planering när det gäller korridor Mölnlycke med Mölndal station M1 och station i tunnel under flygplatsen L1 respektive korridor Bollebygd Syd.

3. Trafikverket delar Naturvårdsverkets ståndpunkt att ett centralt stationsalternativ är det mest fördelaktiga ur ett mobilitetsperspektiv. Ett stationsläge på huvudbana i tunnel under centrala Borås bedöms innebära en kostnadsökning på cirka 9–10 miljarder kronor, jämfört med det av Trafikverket förordade stationsalternativet Osdal/Borås C (B11A). Ett stationsläge på huvudbana i tunnel medför således att kostnaden för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ökar med cirka 20 procent. Det av Trafikverket förordade stationsalternativet (B11A) innebär ett centralt läge för regionala resor västerut och Trafikverket anser utifrån en sammanvägd bedömning att det alternativet bäst bidrar till att nya stambanor på ett betydande sätt bidrar till ett långsiktigt hållbart transportsystem där syftet uppnås på ett kostnadseffektivt sätt.

De analyser som ligger till grund för den utvärdering av olika alternativ som Trafikverket har utfört har genomförts med beaktande av förutsättningarna för en fortsatt utbyggnad österut och sammankoppling av den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås med resterande delar av nya stambanor. Utvärderingen av de olika alternativen har således beaktat och värderat den systemövergripande potentialen för överflyttning från bil och buss, liksom andra effekter av ett fullt utbyggt system av nya stambanor.

Ett stationsalternativ med centralt läge även för regionala resor österut och höghastighetståg skulle ge störst restidsvinster och störst överflyttningseffekter totalt sett och skapa de bästa förutsättningarna för nationella resor till och från Borås, samt regionala resor till och från Borås i riktning mot Jönköping. Men Trafikverket ska väga in många fler aspekter i sin samlade bedömning av vilket lokaliseringsalternativ som bäst uppfyller projektets ändamål och övergripande mål och syften för nya stambanor. Trafikverket bedömer att även stations-alternativ B11A har stora fördelar ur ett mobilitetsperspektiv. Alternativet innebär ett centralt stationsläge för regionala resor västerut, vilket Trafikverket bedömer kommer utgöra majoriteten av resorna till och från Borås oavsett stationsläge. För resor mellan Borås och östliga destinationer kommer det krävas en anslutningsresa till och från det externa stationsläget vid Osdal, vilket är en nackdel jämfört med ett centralt stationsläge på huvudbana. Stationen vid Osdal kommer utredas och lokaliseras i nästa etapp av nya stambanor österut och i samband med det kommer Trafikverket både utreda hur och verka för att resor till och från Borås i östlig riktning kan ske så enkelt, smidigt och effektivt som möjligt. I den av regeringen antagna nationella planen för 2022–2033 ingår finansiering för att påbörja planläggning för de centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping. En central del i detta är fortsatt samverkan med den regionala kollektivtrafikmyndigheten för att åstadkomma sömlösa byten med anslutande kollektivtrafik. Fortsatt samverkan med Borås Stad för att skapa så attraktiva gång- och cykelmöjligheter som möjligt kommer också vara av mycket stor vikt. Parallellt med järnvägsplan som ingår i Göteborg–Borås planerar Trafikverket att genomföra en fördjupningsutredning avseende möjligheter och begränsningar för en fortsatt utbyggnad österut från Borås C.

I vissa mobilitetsrelaterade avseenden bedömer Trafikverket därtill att stationsläge B11A är ett bättre alternativ än stationsläge i tunnel under Borås C (B1A) som Naturvårdsverket förordar. Att placera stationen i tunnel långt under mark skapar i detta fall ofördelaktiga lutningar åt båda håll, vilket orsakar en lång inbromsning mot stationen samt en lång startsträcka i uppförslutning för tågen. För tåg som gör uppehåll på Station Borås medför detta en längre gångtid, jämfört med övriga alternativ. För samtliga tågresenärer på den nya järnvägen som inte ska stiga av eller på i Borås beräknas stationsläge B11A medföra en restidsbesparing jämfört mot alternativet med station i tunnel, B1A. Det innebär att det är ett bättre alternativ

för det långväga resandet som passerar Borås. För regionala resor, exempelvis arbetspendling, i riktning mot Göteborg bedömer Trafikverket att stationsläge B11A har en bättre tillgänglighet till och från Borås, samt har bättre förutsättningar för byten mot lokal och regional kollektivtrafik än ett stationsläge i tunnel. Detta eftersom resenärerna inte behöver förflytta sig djupt under mark (minst 60 meter) med hiss för att komma till tågen. Trafikverket bedömer även att detta skulle upplevas som otryggt för många grupper. Ett externt stationsläge kan visserligen också upplevas som otryggt, men för stationsläge B11A påverkar detta endast resenärer mellan Borås och östliga destinationer. Även för regionala resor, så som arbetspendling, mellan Borås och Jönköping kommer stationsläge B11A vara attraktivt jämfört med nuläget. Beräknad restid mellan Borås och Jönköping är 27 minuter med ny järnväg. Även med anslutningstrafik från Borås centrum är det mycket bättre än dagens situation där resa med egen bil eller kommersiell busstrafik tar 1 timme och 5 minuter. Med kollektivtrafik finns i dagsläget inga direktförbindelser Borås–Jönköping. En sådan resa kräver byte i Ulricehamn.

Eftersom pendlingsutbytet mellan Borås och Göteborg är nästan 25 gånger så stort som pendlingsutbytet mellan Borås och Jönköping, trots att det inte skiljer mycket i restid med direktbuss mellan relationerna, är det betydligt fler potentiella resenärer som får nytta av att ett stationsläge i markplan vid Borås C (B11A). Tidigare erfarenheter av järnvägsförbättringar visar att tågets marknadsandel av det totala resandet ökar mest på sträckor där det idag saknas tågförbindelser, eller där tågets konkurrenskraft idag är svag på grund av låg turtäthet eller där tåget innebär långa restider jämfört med andra trafikslag. Göteborg–Borås är en sådan sträcka där tågets konkurrenskraft idag är svag.

Jämförande studier indikerar att modellberäkningar med *Sampers* tenderar att underskatta reseefterfrågan av nya stambanor, både som ett resultat av överflyttning från alternativa transportslag och som nygenererat resande. Ett exempel från tidigare projekt, som belyser effekter som ny eller förbättrad järnvägstrafik fått, är Svealandsbanan Stockholm–Eskilstuna som under 1990-talet byggdes om till en snabb järnväg huvudsakligen för regionaltåg. Före ombyggnaden var restiden mellan Stockholm och Eskilstuna 1 timme och 40 minuter och det gick sju dubbelturer/dygn. När banan öppnades 1997 var restiden 60 minuter och antalet avgångar ökade till 18 dubbelturer/dygn.

4. Trafikverket åtar sig att utföra eller medverka till att utföra särskilda skyddsåtgärder som Trafikverket redan i lokaliseringsutredningen ser behöver utföras för att säkerställa en lokalisering där ändamålet med anläggningen uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen och med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Platser där sådana särskilda skyddsåtgärder krävs är redovisade i tabell 12.3 i miljökonsekvensbeskrivningen. Det är skyddsåtgärder som krävs för att minimera påverkan i Mölndalsån och Kålleredsbäcken, samt översvämningspåverkan i Mölndalsåns dalgång. Därutöver är det bullerskyddsåtgärder vid Tulebo om man i järnvägsplanen kommer fram till att järnvägslinjen ska förläggas i markläge. Fler skyddsåtgärder kommer att tillkomma i kommande järnvägsplaneskede.

5. Det kommer att göras integrerade landskapskaraktärsanalyser (ILKA) inom ramen för järnvägsplanerna som utgår ifrån och kompletterar ILKA från lokaliseringsutredningen. ILKA är ett viktigt underlag för att säkerställa att järnvägsanläggningens lokalisering och utformning sker med hänsyn till landskapets samlade värden. Frågor som barriärer och möjligheter till ekologiska samband kommer dels utgå ifrån Trafikverkets *Riktlinje Landskap*, dels utifrån resultat ifrån kommande fördjupade naturvärdesinventeringar och viltanalyser. Där underlagen

som tas fram pekar på behov av särskild hänsyn kommer utformningen av eventuella landbroar och brostödens placering ägnas stor omsorg. Samråd kommer ske med länsstyrelsen under hela järnvägsplanearbetet och Trafikverket ser framför sig att ekologiska samband och barriärer för såväl djur som människor kommer hanteras inom dessa samråd. När det gäller gestaltning av järnvägsanläggningen ska den utgå ifrån projektmålen, bland annat *Den nya järnvägen ska kännetecknas av en lugn och övergripande ordning och tillföra ett mervärde till sin omgivning*.

Trafikverket beslutade i juni 2021 om ett strategiskt dokument i form av *Kvalitetsprogram Arkitektur Nya Stambanor*. Kvalitetsprogrammet redogör för kvaliteter, principer och riktlinjer för arkitekturen i nya stambanor och omhändertar samt konkretiserar Trafikverkets övergripande mål för nya stambanor, definierar arkitektonisk kvalitet och identifierar kommande utredningsbehov.

6. Trafikverket kommer att bedriva det fortsatta arbetet med planläggning och byggande av den nya järnvägen med stor omsorg om naturmiljövärden. Trafikverket har redan i lokaliseringsutredningen identifierat förslag på kompensation som kan utföras för skador som kan kvarstå efter att alla rimliga åtgärder för att undvika och begränsa har vidtagits. Utöver dessa kommer ytterligare kompensationsåtgärder identifieras i arbetet med järnvägsplanerna. Då kommer det också att göras en kompensationsutredning för hela sträckan, med syfte att få till en effektiv ekologisk kompensation. Kompensationsutredningen kommer att göras i samråd med länsstyrelsen och andra relevanta aktörer. Beslut om kompensationsåtgärder tas med stöd av vissa lagrum i miljöbalken inom ramen för kommande prövningar i mål och ärenden enligt balken.

7. Hydrologi och hydrogeologi kommer att utredas djupare i det kommande arbetet med järnvägsplanerna. Skyddsåtgärder under byggtiden kan komma att krävas för att begränsa påverkan på vattenbalans och vattenkvalitet i såväl sjöar, vattendrag som våtmarker under byggtiden. Vilka platsspecifika skyddsåtgärder som är funktionella på respektive plats utreds i det fortsatta arbetet med järnvägsplanerna. Inom korridorerna berörs allmänna vattentäkter. En viktig fördjupningsdel i järnvägsplanerna är undvikande av negativ påverkan på de allmänna vattentäkter som berörs inom korridorerna. Även övriga frågor kopplade till miljökvalitetsnorm (MKN) vatten har hög prioritet i det kommande arbetet med järnvägs-planerna. Förekomst av flodpärlmussla kommer att beaktas vid val av spårlinje och utformning.

8. I lokaliseringsutredningen har bedömningen gjorts att det går att bygga järnvägen i korridor Bollebygd Syd utan skada eller betydande störning på arter eller naturtyper i Natura 2000-områdena Risbohult och Klippan. I kommande järnvägsplan för sträckan kommer en detaljerad naturvärdesinventering att göras inklusive inventering av skyddade arter. Bedömning av påverkan på Natura 2000 och skyddade arter kommer att göras före val av järnvägslinje inom korridoren.

9. En masshanteringsplan kommer att tas fram för hela Göteborg–Borås utifrån underlag från respektive järnvägsplan. Masshanteringsplanen kommer att baseras på det arbete som har gjorts avseende hållbar masshantering i lokaliseringsutredningen. Inledande möte och samtal med länsstyrelsen om masshantering i järnvägsplanerna har hållits. Berörda kommuner kommer också att involveras i samtal och möten avseende masshantering framöver.

10. Naturvårdsverkets tolkning av den sociala konsekvensanalysen, att möjligheten till framtida regional pendling från utredningsområdet österut motverkas av förordade stationslägen i Borås, stämmer inte. Inget av stationslägena motverkar således möjligheterna att arbetspendla. Se även Trafikverkets bemötande under punkt 3.

11. Trafikverket delar inte Naturvårdsverkets uppfattning om att de av Trafikverket förordade alternativen inte ställts mot alternativ med station på huvudbana i tunnel under centrala Borås. I lokaliseringsutredningens kapitel 7 framgår hur de alternativa korridorerna på delsträckan genom Borås utvärderats med avseende på hur de bidrar till ekologisk, ekonomisk samt social hållbarhet. I kapitel 7 redogörs vidare för hur de olika korridorerna på delsträckan genom Borås skiljer sig åt med avseende på miljökonsekvenser, investeringskostnad samt acceptans hos berörda kommuner och regionen. Trafikverket menar därför att de olika alternativen har ställts mot varandra och utvärderats med avseende på ovanstående aspekter. Dessa jämförande utvärderingar har resulterat i en sammanvägd bedömning som visar att korridorerna Osdal/Borås C (B11A) respektive Lusharpan (B4) bedöms vara de korridorer som bäst bidrar till att uppfylla det övergripande målet om att nya stambanor på ett betydande sätt ska bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem där syftet uppnås på ett kostnadseffektivt sätt.

12. Det förordade korridoralternativet kommer gå i bergtunnel under riksintresseområdet för friluftsliv *Rambo mosse och Hårssjön (FO 32)*, i enlighet med karta 4 och 5 i bilaga 1 *Karta korridorer för tillåtlighetsprövning*. Norr om korridoren finns ett område av riksintresse för friluftsliv *Rådasjön med Gunnebo (FO 33)* och söder om korridoren finns ett område som är av riksintresse för naturvård, *Hålsjön (NRO 14164)*. Då korridoren är förlagd i tunnel på sträckan bedöms inte något av dessa riksintresseområden påtagligt skadas.

13. Trafikverket har haft samråd med länsstyrelsen avseende artskydd under framtagandet av lokaliseringsutredningen och den miljökonsekvensbeskrivning som tagits fram till lokaliseringsutredningen har godkänts av länsstyrelsen. Ända sedan lokaliseringsutredningens inledande fas, när en mängd möjliga alternativa korridorer togs fram, har skyddade områden och områden med kända höga förekomster av känsliga arter och hög artrikedom påverkat lokalisering och utformning av korridorer. Det är Trafikverkets bedömning att det varit orimligt att göra en detaljerad artinventering inom varje korridors hela yta. I stället har fokus legat på artgrupper som kan tänkas påverkas oavsett var inom korridoren järnvägen placeras. Områden med särskilt hög artrikedom bland insekter, kärlväxter, mossor och andra organismgrupper, har påverkat lokalisering och utformning av korridorerna. Fynd av skyddade arter bland insekter, kärlväxter och mossor bedöms ligga till grund för järnvägens lokalisering inom korridoren. Bedömningen bygger på att de bortvalda korridorerna inte hade varit bättre ur artskyddshänseende än de nu valda. Se även Trafikverkets bemötande i avsnitt 2.6.3 under punkt 2.

14. Utöver det som beskrivits om viktiga skyddsåtgärder under punkt 4 innefattar viktiga skyddsåtgärder också säkerställande av ekologisk konnektivitet söder om Landvettersjön, söder om Klippan, längs sjöar väster om Borås och vid Osdal. För frågan om kompensationsplan se punkt 6.

15. Det stämmer att höga hastigheter genererar ett ökat aerodynamiskt buller som innehåller mer lågfrekvent ljud. Det är framför allt strömavtagaren som genererar detta buller och det är det som är svårast att dämpa. Detta gäller dock främst vid högre hastigheter upp mot 320 km/h. Den nya järnvägen på sträckan Göteborg–Borås planeras för hastigheten 250 km/h och

då dominerar fortfarande ljud från hjul och boggie, som för konventionella tåg. I PM Buller visas att maximal ljudnivå 70 dBA uppnås på ett kortare avstånd från järnvägen för moderna höghastighetståg jämfört med befintliga X2000-tåg som kör i 200 km/h.

Det lågfrekventa ljudet från höghastighetstågen och ljudet från strömavtagaren hanteras av den beräkningsmodell för höghastighetståg som Trafikverket har tagit fram. En metod finns även framtagen för hur det lågfrekventa bullret hanteras inomhus och för fasadåtgärder. Det stämmer inte att höghastighetstågen ger upphov till fler plötsliga bullerhändelser än vid en normal tågpassage. Störande ljud kan uppstå vid tunnelmynningarna som beror på tryckförändringar när tåg passerar ut ur tunneln. Vid behov kan detta begränsas till exempel genom utkragande tunnelportaler som jämnar ut och minskar effekten av tryckförändringarna. Detta kommer att utredas i järnvägsplanen.

2.4.10. Polisregion Väst

Ärendet har i Polisregion Väst varit på beredning hos de Polisområden som är berörda samt på regionkansliet. De synpunkter som inkommit är noterade nedan.

Beakta dragningen utifrån transporter med farligt gods i tätbebyggt område.

Ur ett ordning- och säkerhetsperspektiv beakta placering av en ny station i Borås. En station utanför centrumkärnan bidrar till ett bättre ordningsläge men påverkar tillgängligheten. I övrigt finns inga synpunkter med anledning av ärendet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:110.

Trafikverkets kommentar:
Farligt gods kommer inte att transporteras på de nya stambanorna, men det kommer fortsatt att förekomma farligt gods på Västkustbanan och Viskadalsbanan, vilket kommer att beaktas i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Trafikverket noterar synpunkterna om placering av stationen i Borås.

2.4.11. Skogsstyrelsen

I de föreslagna stråken finns det skyddade skogsområden som bildats av Skogsstyrelsen.

Biotopskyddsområden är skyddade enligt miljöbalken. Åtgärder som kan skada naturmiljön är förbjudna. Om särskilda skäl föreligger finns det möjlighet att söka dispens. Dispens söks hos Skogsstyrelsen.

Ett naturvårdsavtal är ett civilrättsligt ingånget avtal med markägaren om att bevara naturvärden vilket innebär att viss ersättning har utgått från staten i det begränsande som naturvårdsavtal innebär.

Skogsstyrelsen har inrättat naturvårdsavtal och biotopskyddsområden för att skydda områden med mycket höga naturvärden. Om dessa områden tas i bruk för järnväg går höga naturvärden till spillo och staten förlorar pengar eftersom markägarna fått ersättning. I dessa fall förväntar sig Skogsstyrelsen kompensation av Trafikverket.

Inom utredningsområdet finns det inte några pågående områdesskyddsärenden.

En ny järnvägsdragning kan försvåra framkomligheten för markägaren till sin skog.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:114.

Trafikverkets kommentar:
I naturvärdesinventeringen, som ingått i miljökonsekvensbeskrivningen, finns biotopskyddsområden och naturvårdsavtal redovisade. I fortsatt arbete med framtagande av järnvägsplan kommer järnvägens lokalisering inom korridoren att utredas och en fördjupad naturvärdesinventering att göras. 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. Dispens från förbud inom beslutade biotopskydds-områden är en sådan prövning.

I det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet kommer järnvägens precisa utformning och lokalisering att bestämmas. Trafikverket kommer att bedriva arbetet med planläggning och byggande av den nya järnvägen med stor omsorg om naturmiljövärden. Om skada på naturvärden kvarstår efter skyddsåtgärder och miljöanpassningar kan ekologisk kompensation krävas. För Trafikverkets arbete med ekologisk kompensation och kompensationsutredning för hela sträckan, se Trafikverkets bemötande i avsnitt 2.4.9 under punkt 6. I de fall som järnvägsanläggningen innebär en begränsning för fastighetsägare i avseende på markanvändning så kommer dessa att kontaktas av Trafikverket för att lösa tillgänglighets-frågor. I de fall skada uppstår ersätter Trafikverket berörda fastighetsägare efter bedömning och enligt expropriationslagen.

2.4.12. Statens fastighetsverk

Statens fastighetsverk (SFV) har tagit del av allmänt tillgängligt material på Trafikverkets webbplats.

SFV avstår från att lämna synpunkter då SFV inte förvaltar fastigheter som berörs i sträckan Göteborg–Borås.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:99.

Trafikverkets kommentar:
Trafikverket noterar att SFV avstår från att lämna synpunkter.

2.4.13. Statens Geotekniska Institut

Statens Geotekniska Institut (SGI) tillstyrker att regeringen tillåter planerad utbyggnad enligt det alternativ som förordas av Trafikverket.

SGI har ingen invändning mot Trafikverkets rangordning av lokaliseringsalternativen. SGI bedömer att Trafikverkets bedömningar och överväganden beaktar de frågor som berör SGI:s verksamhetsområden.

SGI har inte tagit ställning till om alternativen är förenliga med miljöbalkens bestämmelser eller intentioner.

SGI konstaterar att de frågor som rör SGI:s frågor inom till exempel stabilitet (ras, skred och erosion), förorenad mark samt klimatanpassning är beaktade i underlagen. Särskilt komplicerade områden,

som de geotekniska utmaningarna vid Mölndalsåns dalgång, inklusive Forsåker, Mölndalsån och Kålleredsbäcken, samt de miljöförorenade områdena vid Landvetters flygplats och Borås är beaktade i underlagen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:112.

Trafikverkets kommentar:
Trafikverket noterar att SGI inte har någon invändning mot Trafikverkets rangordning av lokaliseringsalternativen.

2.4.14. Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) har tagit del av underlagen och har inga synpunkter.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:74.

Trafikverkets kommentar:
Trafikverket noterar att SMHI inte har några synpunkter.

2.5. Berört statligt bolag

2.5.1. Swedavia AB

Sammanfattning
1. Swedavia bedömer att det är avgörande att säkerställa attraktiva och centrala stationslägen för att nå önskade effekter av den nya järnvägen, ett ökat resande med tåg. Swedavia ser därmed positivt på, såsom Trafikverket förordar, en station i centrala Mölndal, en station i tunnel vid Landvetter flygplats och en station för regionala pendeltågen i centrala Borås.

Swedavia tillstyrker det korridorsval som Trafikverket föreslår och som passerar under Landvetter flygplats (korridor Mölnlycke med Mölndal station M1 och station i tunnel under flygplatsen L1). Swedavia är även positivt till alternativ 2 (Tulebo) då denna också passerar flygplatsen enligt L1-förslaget.

2. Swedavia delar även Trafikverkets uppfattning att både stationsläge L3 samt L7 bedöms negativt påverka flygplatsens framtida utveckling utan att för denna del bidra till minskade investeringskostnader. Swedavia vill även påpeka att dessa stationslägen minskar möjligheterna till effektiva och hållbara resor till och från flygplatsen, i synnerhet stationsläge L7.

3. Det är avgörande med ett centralt stationsläge i förhållande till flygplatsens terminal så att en smidig överflyttning kan göras för resenärer mellan olika transportslag. Swedavia vill därför trycka på vikten av ett starkt och konkurrenskraftigt intermodalt nav som kopplar samman alla transportslag och möjliggör effektiva byten vid flygplatsen, och som planeras i samråd med flygplatsens expansionsplaner. Det krävs därför fortsatta fördjupningar för att säkerställa en optimal placering av stationsläget inom vald korridor för att möjliggöra bästa koppling till flygplatsterminalen och för att säkerställa en god kompetensförsörjning till flygplatsområdet, vilket i dagsläget försvåras av bristande kollektivtrafik.

4. Swedavia anser också att angöringen av höghastighetstågen bör säkerställas genom längre stationsplattformar, vilket kan erbjuda nya möjligheter för framtidens resande genom att öka tillgängligheten till flygplatsen och till framtidens fossilfria flyg.

Miljöbedömning

5. Swedavia delar de miljöbedömningar som har gjorts för delen som berör Landvetter flygplats. Swedavia vill dock påtala att det är ytterst problematiskt att det jämförelsealternativ som Trafikverket redovisar i diagrammet på s 162 i miljökonsekvensbeskrivningen (figur 9.4) inte överhuvudtaget beaktar branschens målbilder om att allt inrikesflyg ska vara fossilfritt år 2030, samt att allt flyg som startar vid svenska flygplatser ska vara fossilfritt 2045. Dessa målbilder har fastställts i den färdplan som branschen tagit fram och ställt sig bakom inom ramen för Fossilfritt Sverige. Branschen gör nu stora investeringar och arbetar målmedvetet för att förverkliga dessa mål. Swedavia menar därför att jämförelsealternativet både blir missvisande och riskerar medföra felaktiga avvägningar och prioriteringar avseende pågående och framtida investeringar runt om i landet, inte minst inom projekt Göteborg–Borås.

Platsspecifik gestaltning

Swedavia har valt att avseende platsspecifik gestaltning endast kommentera stationsläge L1 då detta anses vara det enda rimliga alternativet för flygplatsen. Swedavia delar Trafikverkets övergripande förutsättningar och synpunkter för stationsläget L1 men vill belysa och förstärka följande punkter:

- 6. Flygresenärer och således flygplatsterminalen är den prioriterade målpunkten. Stationsläget och dess uppgång bör till största möjliga mån placeras i närheten av denna samt samspela med existerande terminal och den framtida nya terminalen enligt förslag från Masterplanen.
- 7. Fortsatt fördjupning och samarbete krävs mellan Swedavia och Trafikverket gällande den intermodala knutpunkten och dess placering för att den ska samspela med dagens och framtidens behov för flygplatsen samt den flygplatsnära staden.
- 8. Hänsyn bör tas till existerande men också framtida verksamheter och flygplatsrelaterade behov enligt våra långsiktiga planer vid placering av tryckutjämningsschakt eller dylikt.
- 9. Stationsläget och tunnlar öster om detta ska ej omöjliggöra en andra rullbana i framtiden, dessa ska med andra ord ligga på tillräckligt djup för att kunna överdäckas i samband med den nya rullbanan.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:131.

Trafikverkets kommentar:

1. Trafikverket noterar att Swedavia ser positivt på, såsom Trafikverket förordar, en station i centrala Mölndal, en station i tunnel vid Landvetter flygplats och en station för regionala pendeltåg i centrala Borås och att Swedavia tillstyrker det korridorval som Trafikverket föreslår (korridor Mölnlycke), men är även positivt till alternativ 2 (Tulebo) då detta också passerar under flygplatsen.

2. Trafikverket noterar synpunkterna.

3. En mer exakt utformning kommer att bestämmas i järnvägsplaneskedet och utgå ifrån projektmålen, som bland annat säger att stationslägen ska möjliggöra effektiva byten mellan tåg eller till/från andra trafikslag och att de ska vara attraktiva ur ett hela resan-perspektiv och stödja en hög efterfrågan på att resa med tåg.

Trafikverket kommer att hålla en fortsatt dialog och nära samverkan med Swedavia och andra berörda aktörer kring stationen och dess utformning samt koppling till andra trafikslag.

4. Trafikverket har som grund för bedömning av referenstrafiken för nya stambanor genomfört intervjuer och arbetsmöten med de berörda regionala kollektivtrafiksmyndigheterna och ett antal kommersiella tågoperatörer i syfte att identifiera ett troligt trafikeringsupplägg för de nya stambanorna. Trafikverket har baserat på detta antagit en referenstrafik med antaganden av fordonstyper och en möjlig tidtabell som bedöms ge bäst samhällsekonomisk nytta. För sträckan Göteborg–Stockholm så bedömer Trafikverket efter samtal med de kommersiella tågoperatörerna att de 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. Trafikverket utgår att från att de tåg som stannar på flygplatsen kommer att angöra Västlänken. Västlänken utformas för 250 meter långa tåg vilket innebär att den regionala trafiken i Västsverige kommer trafikeras av tåg med en största längd av 250 meter. En av förutsättningarna i *Övergripande Programkrav för en ny generation järnväg* är därför att stationen ska utformas så att alla tåg, inklusive höghastighetståg, med en längd upp till 250 meter ska kunna stanna vid flygplatsen. Trafikverket bedömer att det inte föreligger skäl att ytterligare utreda behovet av att kunna stanna med 400 meter långa tåg på flygplatsen.

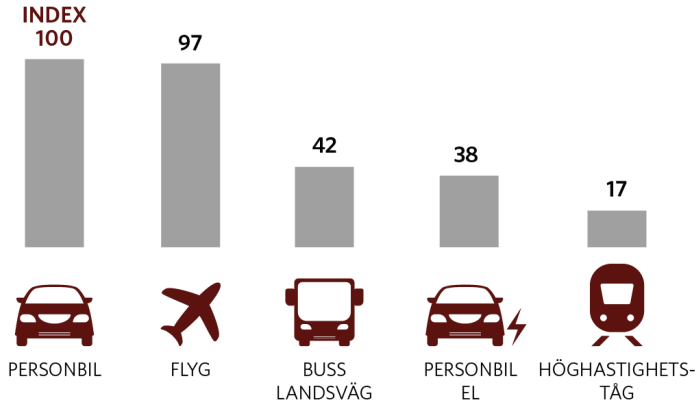
5. Trafikverket noterar Swedavias invändningar mot att underlaget till Trafikverkets basprognoser inte fullt ut överensstämmer med flygbranschens målbilder för utvecklingen mot ett fossilfritt flyg.

Trafikverket har gjort antagandet, bland annat utifrån Januariöverenskommelsen, att klimatmålet nås genom en kombination av till exempel höjd reduktionsplikt, åtgärder för att öka elektrifieringstakten av personbilar samt aviserade bränsleskattehöjningar. Dessa åtgärder nämns även i Energimyndighetens regeringsuppdrag SOFT, Samordning för omställning till en fossilfri transportsektor. Trafikverkets basprognoser speglar en möjlig utveckling, baserat på ovanstående antaganden. Det finns andra åtgärder och styrmedel som kan innebära att Klimatmålet nås. Detta kan medföra en annan utveckling av transport- och trafikarbete än de som anges i Basprognoserna.

Trafikverket känner väl till färdplanerna som har tagits fram inom ramen för Fossilfritt Sverige och välkomnar utvecklingen mot ett fossilfritt flyg. Syftet med diagrammet i figur 9.4 i miljökonsekvensbeskrivningen är att synliggöra vad överflyttningen av flygresor till tågresor skulle ge för effekt på växthusgasutsläppen. Utsläpp som sker när anläggningen byggs (svarta staplar), ställs i relation till överflyttningseffekten av flygtrafik och de minskade utsläpp som detta leder till, i gröna staplar. Mörkare gröna staplar visar överflyttning av flyg enligt prognosmodellen *Sampers* medan de ljusgröna staplarna visar de beräknade effekterna som blir om man lägger till det internationella resandet. De senare beräkningarna utgår från internationella erfarenheter. Trafikverkets basprognoser som beräkningarna i *Sampers* bygger på baseras dels på beslutad politik avseende styrmedel och fysiska åtgärder, dels olika omvärldsförutsättningar såsom befolkningsutveckling, ekonomisk utveckling, resvanor, energikostnader och varuflöden. Inför beslut om förutsättningarna för Basprognoser 2020 bedömde Trafikverket att det Klimatpolitiska ramverket skulle betraktas som beslutad politik. Detta eftersom ramverket förmodas bli betydligt mer styrande för kommande politiska beslut än andra mål. I det Klimatpolitiska ramverket ingår antaganden om att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med

2010. Eftersom flyget är undantaget i det nationella ramverket är det undantaget även i Trafikverkets basprognos.

Även om teknikutvecklingen på sikt kommer bidra till att minska väg- och flygtrafikens växthusgasutsläpp så är spårtransporter mycket mer energieffektivt per personkilometer vilket är bra ur ett hållbarhetsperspektiv. Tidigare presenterad figur avseende transportslagens energianvändning, figur 5.13 i miljökonsekvensbeskrivningen, har uppdaterats med nya indata för bland annat flyg. Se figur 4 nedan.



Figur 4. Jämförelse av energianvändning mellan olika transportslag. Värdena är normerade mot energianvändning för personbil på landsväg = index 100. Figuren bygger på följande källor: NTM Calc 4.0; Handbok för vägtrafikens emissioner (Trafikverket 2021) och Uppföljning av de transportpolitiska målen 2020, rapport 2021:6 (Trafikanalys 2021).

6. Se Trafikverkets bemötande under punkt 3.

7. Trafikverket kommer att samverka med Swedavia vid framtagandet av järnvägsplanen. Om det framkommer önskemål om anpassning av järnvägsanläggningen för att möjliggöra framtida verksamheter och dessa åtgärder är kostnadspåverkande så kommer det också krävas dialog om medfinansiering.

8. Se Trafikverkets bemötande under punkt 7.

9. Det pågår en dialog kring riksintresset för rullbana 2 respektive den nya järnvägen Göteborg–Borås. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer fördjupade utredningar göras avseende hur den nya järnvägen påverkar flygplatsen och dess funktioner. I arbetet med utformningen av den nya järnvägen är det Trafikverkets avsikt att denna inte ska omöjliggöra en framtida utbyggnad av rullbana 2.

2.6. Organisationer och föreningar som kan antas bli berörda

Intresse- och aktivitetsföreningar

2.6.1. Borås Flygplatsförening

1. Förutsättningar för flygplatsens hinderfrihet, elektrisk påverkan/EMC-störningar och områdets gällande miljökrav från länsstyrelsen med flera kan uppfyllas om spårdragning förläggs intill den södra kanten av korridoren, med kontaktledning placerad på max 172 m ö h. Detta har även analyserats i yttrandet vid samråd 3. Det är väsentligt att möjliga konflikter mellan flygtrafik och järnvägstrafik elimineras redan på utredningsstadiet.

2. Borås Flygplatsförening ansvarar för vattenavrinningen genom hela flygplatsområdet. Förutom från flygplatsen tillkommer all takavvattning från byggnader och asfalterade ytor från ovanliggande industriområde och genomfartsgata (Viaredsvägen). Området saknar kommunalt dagvattensystem och all nederbörd tillförs flygplatsens våtmark, som också är en del av Svinabäcken–Viskans vattenavrinningsområde.

Enligt länsstyrelsens beslut är det Borås Flygplatsförenings ansvar att bestämmelserna i 11 kap 17, 18 och 21 §§ miljöbalken följs och att underhålla området och vattenavrinningen, så att olägenheter nedströms inte uppkommer i någon form. Följs inte bestämmelserna kan länsstyrelsen ingripa med föreläggande eller förbud med stöd av 26 kap 9 § miljöbalken. Konsekvenserna av ett sådant beslut berör inte bara flygplatsen utan även en stor del av industriområdet och den närliggande genomfartsgatan.

Flygplatsföreningen kan efter över 15 års erfarenhet konstatera att all kvarvarande våtmark åtgår för att balansera de stora nederbördsmängder som tillförs området och avråder därför bestämt för sprängning, utfyllnad och förtätning av våtmarksområdet söder om flygplatsen. Spårdragning genom området kan i stället med fördel som tidigare nämnts utföras på pelarbro med en höjd på cirka 160–165 meter över havet.

3. Vid kommande detaljplanering förmedlar Borås Flygplatsförening gärna på plats alla omständigheter som påverkar området.

Borås Flygplatsförening hänvisar även till yttrande vid samråd 3 som beskriver driften och verksamheten på Borås Flygplats.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:167.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket noterar synpunkterna. I det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan kommer järnvägens placering inom den valda korridoren att utredas och preciseras. Då kommer förutsättningarna kring Borås flygplats utredas närmare.

2. Trafikverket tackar för informationen. Val av anläggningstyp inom korridoren kommer att utredas i det fortsatta arbetet med järnvägsplan, dock är huvudsaklig anläggningstyp fastslagen i lokaliseringsutredningen. I framtagande av järnvägsplan kommer lokala förutsättningar inom korridoren att beaktas. Känsliga miljöer och tekniskt utmanande områden kommer att utredas noggrant för att säkerställa att utformningen av den framtida anläggningen uppfyller de krav som anges i länsstyrelsens beslut. Anläggningen utformas utifrån de markförhållanden som råder lokalt och så att den naturliga vattenbalansen bibehålls inom avrinningsområdet. Järnvägsanläggningen ska även dimensioneras och utformas med beaktande av de klimat-förändringar som är sannolika under dess tekniska livslängd.

3. Trafikverket tackar för erbjudandet och vidare samråd kommer att hållas med Borås Flygplatsförening i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

2.6.2. Botaniska föreningen i Göteborg

Dragningen inom korridor Mölnlycke kommer att gå mycket nära eller genom ett fortfarande mycket orört och värdefullt område kring Yxsjöns naturreservat.

Botaniska föreningen i Göteborg vill lämna synpunkten att järnvägen ska försöka dras så långt norr ut som möjligt i förhållande till Yxsjön eller att överväga att dra en kortare tunnel under området, om det är tekniskt möjligt. Åtgärden skulle kunna ses som en kompensation för intrånget i området.

Botaniska föreningen i Göteborg ser mycket positivt på att Klippans naturreservat skyddas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:119.

> *Trafikverkets kommentar:*
> I det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan kommer järnvägens placering inom den valda korridoren att utredas och preciseras. På sträckan mellan Mölnlycke och Björröd har den valda korridoren gjorts så bred som möjligt med hänsyn till Yxsjöns naturreservat, befintlig bostadsbebyggelse i Björröd och spårgeometriska krav. En ytterligare breddning av korridoren norrut bedöms därför inte vara möjlig utan att något av dessa hänsynstaganden påverkas negativt. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer platsspecifika anpassningar för att begränsa skada på naturmiljö att utredas.
>
> På grund av områdets topografi kommer det att anläggas en eller flera kortare tunnlar på sträckan mellan Mölnlycke och Björröd. Angående tunnel under området, se även Trafikverkets bemötande under punkt 5 i avsnitt 2.1.1.

2.6.3. Naturskyddsföreningen i Härryda

1. Naturskyddsföreningen i Härryda har tidigare lämnat synpunkter i detta ärende och uppgifter i denna utredning. Yttranden och samråd till vilka Naturskyddsföreningen i Härryda vill hänvisa till som del av detta yttrande.

<u>Stora brister i artskyddet</u>
2. När det gäller artskyddet så har Trafikverket inte utrett och beaktat detta i tillräcklig omfattning för att beslut skall kunna fattas angående tillåtligheten. Såväl svensk lagstiftning som EU-lagstiftning ställer höga krav på dokumentation och utredningar kring skyddade arter vid miljöprövningar. Särskilt i samband, med val av område för etablering av en verksamhet så måste alternativa möjligheter utredas och väljas. Förekommer skyddade arter så kan det krävas dispens för exploateringen. Med tanke på att föreslagen byggnation utgör ett mycket omfattande ingrepp i naturmiljön och att det förekommer ett stort antal skyddade arter inom de områden som omfattas av Trafikverkets förslag till korridorer för en ny järnväg så kommer dispenser att krävas för att kunna bygga järnvägen. Artskyddsdispenser får dock ej medges om alternativa lösningar finns. Man måste välja andra lämpliga lösningar, annan korridor eller sträckning om dessa är möjliga. Det krävs därför god kunskap kring artförekomsterna, arternas krav och exploateringens och verksamhetens påverkan på arterna och deras livsmiljöer. Vid bedömning av om dispens krävs får ej kompensationsåtgärder vägas in. En särskild artskyddsutredning måste därför göras, innan beslut om tillåtlighet tas, där frågor kring skyddade arter och alternativa lösningar utreds. En sådan utredning saknas och frågan kring artskyddet har hanterats mycket summariskt och ofullständigt i Trafikverkets nuvarande förslag och utredning.

Ett beslut om val av korridor och tillåtlighet för att bygga järnvägen måste bland annat grundas på förekomsten och påverkan på skyddade arter. Naturskyddsföreningen har noterat att Naturvårdsverket i samband med sina yttranden i ärendet upprepande gånger särskilt pekat på vikten av att artskyddet måste beaktas och lyfter fram den dom i EU-domstolen från 4 mars 2021 som innebär att den svenska praxisen för artskyddet har ändrats och skärpts (C:2021:166, de förenade målen C-473/19

och C-474/19). Med tanke på den skärpning av artskyddet som skett är det förvånande att Trafikverkets utredning och förslag som man nu redovisar har så omfattande brister kring artskyddet.

Naturskyddsföreningen i Härryda har ur artskyddssynpunkt särskilt granskat den del av utredningen som berör det mycket värdefulla naturområdet Yxsjöområdet i Härryda kommun. I detta område har ett flertal järnvägskorridorer föreslagits varav två nu återstår i Trafikverkets utredning (Mölnlycke och Tulebo).

Inom Yxsjöområdet med en areal på cirka 2 000 hektar finns orörda skogar, våtmarker, sjöar och vattendrag. Totalt är 77 skyddade arter kända inom området. Yxsjöområdet har inventerats av naturvårds- och ornitologiska föreningar sedan 20 år tillbaka. Det har även gjorts naturvärdesundersökningar av tio olika miljökonsulter i samband med inventerings- och exploateringsprojekt. Kunskapen kring naturvärdena och artförekomster är därför omfattande. Naturskyddsföreningen har sammanställt denna kunskap och redovisat den för Trafikverket vid flera tillfällen. Trots detta så har inte Trafikverket i tillräcklig grad tagit till sig informationen. Därför saknas stora delar av exempelvis förekomsten av kända skyddade arter i Yxsjöområdet i Trafikverkets utredning. En viss förbättring av artredovisningen har visserligen skett efter att länsstyrelsen i januari 2022, i samband med sin granskning av utredningens miljökonsekvensbeskrivning, kritiserat Trafikverket för brister kring skyddade arter. Trafikverkets redovisning kom dock ”i elfte timmen” och mycket sent i projektet efter många års utredning. Något som gjort att detta knappast kunnat påverka valet av korridorer eller alternativa lösningar.

I miljökonsekvensbeskrivningen redovisar Trafikverket, för hela byggnationen mellan Göteborg–Borås, endast 28 olika skyddade arter som man anser kan komma att påverkas (miljökonsekvensbeskrivningen kap 10.1.4). Dessutom nämns fladdermöss och groddjur. På knappt två sidor av utredningen beskrivs sedan mycket kortfattat hur dessa arter kommer att påverkas av projektet. Det handlar om förstörelse av boplatser, miljöer och störningar. Frågan kring påverkan på miljöernas kontinuerliga ekologiska funktion tas inte upp. Inte heller nämns kumulativa effekter eller försiktighetsprincipen vilka skall beaktas vid bedömningar. Det redovisas inte heller bedömningar kring om dispens kan komma att krävas eller alternativa lösningar. Trots dessa brister kommer man fram till att påverkan på skyddade arter blir liten.

Det är svårt att av miljökonsekvensbeskrivningen läsa ut vilka arter som påverkat eller inte påverkat val av korridorer. Att det är så är allvarligt eftersom den frågan utgör en av de grundläggande utgångspunkterna för val av korridorer. Naturskyddsföreningen anser att den redovisning som görs är bristfällig och långt från kraven i svensk lag och i EU-rätten. Dessutom saknas i redovisningen i miljökonsekvensbeskrivningen ett stort antal skyddade arter, som Naturskyddsföreningen i Härryda anser riskerar att påverkas. Inom enbart Yxsjöområdet kan som exempel nämnas arter som klockgentiana, spindelblomster, sparvuggla, kricka, kungsfiskare, drillsnäppa, trana, fisktärna, törnskata, åkergroda, bred paljettdykare och pudrad kärrtrollslända. Varför dessa ej bedöms påverkas eller hur man kommit fram till att de ej påverkas är givetvis en stor och allvarlig brist.

Det är viktigt att det underlag som använts för miljökonsekvensbeskrivningen bedömningar och slutsatser är offentligt och tillgängligt. En utredning kring tjäderförekomster i Yxsjöområdet som Trafikverket gjort 2021 och till vilken det hänvisas, har inte bifogats miljökonsekvensbeskrivningen som bilaga. Utredningen har begärts ut av Naturskyddsföreningen men Trafikverket har vägrat lämna ut den. Detta anser Naturskyddsföreningen i Härryda är orimligt och i strid med Århuskonventionen, miljölagstiftningen och EU-rättens regleringar kring miljöorganisationers rättigheter att ta del av underlag i miljöärenden.

3. Naturskyddsföreningen anser att dragningar av järnvägen på ytan genom Yxsjöområdet, ur ett naturvårdsperspektiv, är mycket svåra att genomföra. Artskyddet spelar här en stor roll men det finns även allvarliga konflikter med höga naturvärden i övrigt. Dessutom tillkommer konflikter med boende- och kulturvärden. Det krävs därför alternativa lösningar. Sådana skulle kunna vara att annan sträckning väljs, byggnation sker i tunnel, andra infrastrukturåtgärder som minskar klimatutsläppen väljs eller att resandet i stort förändras eller minskar.

EU-naturtyperna

4. I EU:s livsmiljödirektiv pekas ett antal naturtyper ut som intressanta ur ett europeiskt perspektiv och som enligt direktivet kräver särskilt skydd och uppmärksamhet. De mest värdefulla förekomsterna av dessa EU-naturtyper skall skyddas genom bildande av Natura 2000-områden. Naturtyperna skall dock uppnå en gynnsam bevarandestatus vilket kräver att de bevaras i tillräcklig omfattning även utanför Natura 2000-områdena. Detta innebär att dessa naturtyper även måste beaktas i samband med exempelvis olika miljöprövningar, så som i detta fall när det gäller att anlägga en ny järnväg. I utredningen och miljökonsekvensbeskrivningen berörs dock inte denna fråga alls trots att det förekommer ett flertal EU-naturtyper inom de föreslagna korridorerna vilka kommer i konflikt med en utbyggnad.

I samband med de i projektet genomförda naturvärdesinventeringarna (NVI) så har EU-naturtyper bedömts i de objekt som besökts i fält. Alla miljöer som exempelvis tidigare utpekade nyckelbiotoper, vilka troligen rymmer många EU-skogsnaturtyper, har dock inte besökts i fält. I samband med att Skogsstyrelsen pekade ut dessa nyckelbiotoper gjordes ingen bedömning av om biotopen utgjorde en EU-naturtyp. Därför saknas redovisning av ett stort antal EU-skogstyper. De naturvärdes-inventeringar som genomförts av Trafikverket har dessutom inte varit så bra på att fånga upp EU-naturtyperna. Det finns därför troligen ett stort mörkertal angående förekomster. Frågan har uppenbarligen varit en ickefråga för utredningen och inte ens de kända EU-naturtyperna har redovisats och bedömts. Något som strider mot EU-lagstiftningen och livsmiljödirektivet.

Naturvärdesinventering med bristande underlag

5. Trots att Trafikverket har låtit utföra en naturvärdesinventering (NVI) för hela det 20 mil långa utredningsområdet så har förhållandevis få naturområden besöks i fält. Orsaken till de få fältbesöken är att man förlitat sig på tidigare statliga naturvärdesinventeringar som inventering av nyckelbiotoper, naturvärdesobjekt, sumpskogar, våtmarker och lövskogar. Dessa objekt har man inte återbesökt utan de har fått en generell preliminär naturvärdesklassning. Flera har endast bedömts via flygbilder. Givetvis har inga arter kunnat noteras i sådana objekt. I de inventeringar som gjorts av exempelvis nyckelbiotoper, naturvärdesobjekt och lövskogar har inte inriktningen varit att notera skyddade arter, varför sådana arter sällan finns angivna i dessa inventeringar. Hela Trafikverkets naturvärdes-inventering haltar mycket på grund av detta. Sjöar har inte undersökts under ytan utan har endast besiktigats ovanför ytan. Naturvärdesklassningarna har på grund av bristerna med stor sannolikhet blivit för låga. Ser man till de faktiska noteringar av skyddade arter man gjort vid fältbesöken i inventeringen av den tjugo mil långa sträckan så är antal noteringar för några arter följande: tjäder (4 st), tjäderspillning (5 st), orre (1 st), mindre hackspett (4 st), duvhök (1 st), kricka (1 st), åkergroda (4 st), knärot (2 st) och blåsippa (1 st). Med tanke på inventeringsområdets storlek är detta ett mycket lågt antal artobservationer. Det dåliga underlaget kan ses som en delförklaring till varför frågan om skyddade arter hanteras så summariskt i miljökonsekvensbeskrivning och utredningen.

När det gäller de naturvärdesinventeringar (NVI) som ligger till grund för naturvärdesredovisningen och miljökonsekvensbeskrivningen så finns stora brister som exempelvis:

- Många naturvärden redovisas inte
- Viktiga artuppgifter saknas
- Naturvärden har klassats ned
- Underlaget är bristfälligt
- Underlaget har använts på felaktigt sätt
- Bristfälliga fältinventeringar
- Stor andel objekt har ej besökts i fält
- Olika metodik har använts
- Stor andel preliminära bedömningar
- Grundas på många gamla föråldrade och bristfälliga inventeringar
- Stora brister i redovisning av skyddade och rödlistade arter
- Sjöar och vattendrag har till största delen ej inventerats
- Få direkta artinventeringar
- Redovisning av Natura 2000-habitat/arter saknas till stor del

Behov av kompletteringar av miljökonsekvensbeskrivning

6. Den miljökonsekvensbedömning som ligger till grund för Trafikverkets bedömningar har stora brister. Naturskyddsföreningen anser att den saknar mycket viktiga delar och underlag och därför inte kan ligga till grund för en prövning av tillåtlighet. Särskilt gäller det de delar som berör skyddade arter. Naturskyddsföreningen önskar särskilt hänvisa till Naturvårdsverkets yttranden i ärendet, vilka tydligt visar på de krav som gäller för bedömningar och beaktande av artskyddet. Krav vilka ej Trafikverket och verkets miljökonsekvensbeskrivning lever upp till. För att miljökonsekvens-beskrivningen skall kunna vara i enlighet med lagstiftningens krav krävs betydande kompletteringar. Som exempel anser Naturskyddsföreningen i Härryda följande kompletteringar måste göras:

- NVI:n måste kompletteras, omarbetas och utvecklas
- Fler artinventeringar måste göras
- Kända naturvärden och arter måste redovisas och beaktas
- Obesökta områden måste besökas i fält
- Dokumentationen av klass 4-områden måste göras och redovisas
- Underlag för miljökonsekvensbeskrivningen skall vara tillgängliga för utomstående (om ej sekretess råder)
- Konsekvenser för enskilda arter måste utredas och beskrivas bättre
- En särskild bristanalys för miljökonsekvensbeskrivningen och dess underlag måste göras
- Alternativ måste beskrivas och väljas om artskyddet så kräver för att inte dispenskrav skall utlösas
- Enligt livsmiljödirektivet utpekade Natura 2000-miljöer och arter måste redovisas bättre, konsekvensbedömmas och beaktas vid val av alternativ
- Kumulativa effekter måste redovisas, bedömas och beaktas. Detta berör främst planerade övriga byggnationer och pågående skogsbruk.
- Byggnationerna i tunnel måste belysas och bedömas bättre ur miljösynpunkt

Påverkan på groddjur

7. Trafikverket anger att endast ett fåtal lokaler för groddjur har vid verkets inventeringar hittats inom korridorerna. Detta trots att man under 2021 gjort särskilda inventeringar av groddjur. Naturskyddsföreningen finner Trafikverkets resultat som märkligt då det tidigare finns flera fynd av lekområden för både åkergroda och vanlig groda enbart inom Yxsjöområdet. Ett område som utgör en mindre del av hela utredningsområdet. Trafikverket spekulerar i om groddjuren skulle ha kunnat drabbats av Chytridsvampar vilka är en i Sverige nyinkommen art som orsakar en för groddjur allvarlig sjukdom. Om det är så är det än mer viktigt att skydda befintliga groddjurslokaler. Detta måste följas upp och utredas inom projektet innan man kan gå vidare med ett eventuellt tillåtlighets-beslut. Om groddjuren har drabbats av Chytridsvampar så innebär detta att förekomster av grodor måste beaktas än starkare vid bedömningar av järnvägens påverkan. En sådan påverkan innebär ju en kumulativ effekt som måste vägas in i bedömningen kring skyddade arter. Tyvärr har Trafikverkets inventeringar av groddjur under 2021 inte bifogats som bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen. Naturskyddsföreningen kan därför inte dra några slutsatser av inventeringen eller bedöma den. Trafikverket lär knappast i enlighet med tidigare beslut lämna ut inventeringen, vilket är mycket olyckligt för såväl samarbetet mellan den ideella naturvården och Trafikverket och för möjligheten att kunna bedriva ett konstruktivt och framåtsyftande naturvårdsarbete.

Förslag till järnvägskorridorer

8. Mellan Bollebygd och Landvetter flygplats föreslår Trafikverket en ytlig dragning av järnvägen genom Härryda kommun. En dragning som till stor del följer riksväg 40. Naturskyddsföreningen ser inte ur naturvårdssynpunkt så stora problem med denna del av förslaget. De stora problemen och den stora miljöpåverkan i Härryda kommun sker främst vid passagen av järnvägen mellan Landvetter flygplats och Mölnlycke/Benareby. I detta område föreslår Trafikverket en ytlig dragning av järnvägen som går tvärs genom Yxsjöområdet.

Trafikverket avser genom Yxsjöområdet söka tillåtlighet för den norra korridoren Mölnlycke. Naturskyddsföreningen anser att båda de korridorerna som finns kvar i utredningen kommer att ge mycket stor påverkan på höga naturvärden och på förekomsterna av skyddade och/eller rödlistade arter. I Yxsjöområdet finns hundratals naturvårdsarter varav cirka 70 rödlistade och 77 skyddade arter. Orsaken till det höga artantalet i Yxsjöområdet beror på områdets skogshistoria som präglas av stora områden opåverkade av modernt skogsbruk och exploatering. Här finns gamla naturskogar med lång skoglig kontinuitet och skogar naturligt uppkomna efter en större brand som drog fram i området 1925. Yxsjöområdet har i en konsultutredning bedöms ha för södra Sverige unika naturvärden (Nolbrant 2015).

Naturskyddsföreningen har bifogat en illustration som visar konflikten mellan järnvägen och enligt kommunens naturvårdsplan naturklassade områden. Även noteringar av sex olika skyddade skogsfåglar har lagts in i kartan: talltita, mindre hackspett, spillkråka, nattskärra, orre och tjäder. Ett stort antal med ytterligare arter kan läggas till och analyseras vilket visar den stora miljöpåverkan som en byggnation av järnvägen kommer att få i Yxsjöområdet. Sådana analyser saknas dock i Trafikverkets utredning. Något som givetvis är en mycket allvarlig brist och står i strid med lagstiftningens krav.

En tunnelbyggnation skulle kunna vara en alternativ lösning som skulle kunna minska den mycket stora negativa miljöpåverkan som byggnationen orsaker i Yxsjöområdet. Trafikverket har tidigare haft med ett förslag på tunnel för sträckan norr om Yxsjön. Ett förslag som dock valts bort i utredningen. Naturskyddsföreningen anser att ett tunnelförslag norr om Yxsjön bör återupptas som alternativ till den ytliga dragning som nu föreslås.

Naturskyddsföreningen säger helt nej till korridoralternativ ”Tulebo”. En byggnation inom detta område påverkar mycket höga naturvärden och förekomster av skyddade och mycket känsliga arter vilket gör en byggnation omöjlig att genomföra. De kända artförekomsterna i detta område har tidigare redovisats till Trafikverket. Det pågår även bildande av ett nytt naturreservat söder om Yxsjön vars värden riskerar påverkas mycket negativt. Dessutom tillkommer konflikter med höga kultur- och sociala värden vid Benareby. Även Hårsjöområdet längre västerut som har mycket höga naturvärden skulle kunna påverkas starkt.

Det alternativ ”Mölnlycke” som Trafikverket förordar har mycket stora konflikter med naturvärden och artförekomster. Här finns ett naturreservat och många skyddade och känsliga arter. Trafikverket lyfter i sin utredning fram att en byggnation av järnvägen som sker längts upp i korridorens norra del skulle kunna minska påverkan på naturreservatet och de skyddade arterna. Om en sådan lösning väljs krävs dock att korridoren utökas något norrut för att undvika oacceptabel påverkan på de skyddade arterna som förekommer här. Trafikverket har angett att detta är trafiktekniskt svårt att genomföra och om inte det går så återstår enligt Naturskyddsföreningen, för att klara art- och naturvärdena, alternativet att bygga järnvägen i tunnel i detta område.

Kumulativa effekter och försiktighetsprincipen

9. Vid miljöprövningar och vid utredningar kring artskydd krävs även att man beaktar kumulativa effekter av annan verksamhet och förutsättningar som kan komma påverka arter och natur. Naturskyddsföreningen kan inte av utredningsmaterialet och miljökonsekvensbeskrivningen se att Trafikverket gjort några analyser utifrån sådana kumulativa effekter. När det gäller Yxsjöområdet så skulle sådana effekter kunna utgöras av påverkan från skogsbruk och från den planerade bebyggelse-exploateringen Landvetter Södra som Härryda kommun avser genomföra inom Yxsjöområdet. Byggnationen är dessutom knuten till järnvägsutbyggnaden då kommunen avser att knyta byggnationen till en ny järnvägsstation. Järnvägsbyggnationen skall enligt Trafikverket kunna ge möjlighet till en station vid Landvetter Södra i framtiden. På så sätt bör stationen och bebyggelse-exploateringen räknas in i projektets miljöpåverkan. En byggnation av en ny järnväg måste när det gäller påverkan på arter och natur vägas samman med den totala påverkan som sker tillsammans med övrig påverkan och verksamhet. Även påverkan på groddjur från eventuell smitta av sjukdomen som orsakas av Chytridsvamp bör vägas in.

Viktigt är också att man vid bedömningar tillämpar försiktighetsprincipen vilket ej skett. Tvärtom verkar Trafikverket ta avsaknad av kunskap som en intäkt för att det är lämpligt att kunna bygga en järnväg.

Omfattande miljöpåverkan

10. Naturskyddsföreningen har i tidigare yttranden lyft fram alternativa lösningar för att minska transporternas negativa påverkan på klimatet. Föreningen har även lyft fram en alternativ dragning av järnvägen som skulle följa riksväg 40 hela vägen in till Göteborg. På detta sätt skulle man kunna minska projektets mycket höga kostnader och undvika den stora negativa inverkan som dragningen har på värdefull natur och biologisk mångfald. Föreningen har även särskilt hänvisat till den kritik och de förslag som Riksrevisionen 2019 redovisade i sin granskning av detta projekt. Enligt denna utredning så kan man konstatera att projektet inte har följt den princip (fyrstegsprincipen) som riksdagen har satt upp för stora infrastrukturprojekt. En princip som handlar om att först analysera mindre kostsamma lösningar för att nå uppsatta mål innan man beslutar om att bygga nytt. Något som ej skett i detta projekt. Det kan handla om att ändra skatter, avgifter och regler för att påverka trafikflöden, eller optimera eller bygga om nuvarande system.

Det står helt klart att en byggnation av en ny järnväg mellan Göteborg till Borås med nuvarande dragning skulle ge omfattande skador och förstörelse av miljö och naturresurser. Det skulle leda till att en stor areal med naturmiljöer med dess ekosystemtjänster förstördes helt och försvann. Något som i sin tur skulle ge en ökad utarmning av biologisk mångfald då arters livsmiljöer försvinner och landskapets ekologiska funktioner minskas och störs. Förstörelsen av naturmiljöer skulle dessutom innebära en ökad klimatpåverkan genom ökade utsläpp av klimatpåverkande gaser och innebära en minskad potential för naturens upptag av koldioxid. Även framställning av byggnationsmaterial, transporter och byggnationen skulle innebära stora störningar och stora utsläpp av klimatpåverkande gaser och påverka den biologiska mångfalden negativt. Påverkan på vatten och vattenkvaliteter riskerar även att bli stora genom att naturmark försvinner och att avrinning påverkas negativt.
Med tanke på den akuta kris som enligt FN (IPCC och IPBES) miljön befinner sig i på grund av människans överexploatering av jordens natur, dess resurser och påverkan genom luft- och vattenföroreningar så kommer detta järnvägsprojekt och andra exploateringsprojekt i en för miljöarbetet olämplig tid. Detta då FN och dess miljöexperter menar att för att hejda miljökrisen så krävs det minskande exploatering, minskande resursförbrukning och införande av ett omfattande skydd av naturen. De närmaste tio åren är enligt FN på många sätt avgörande för om vi människor skall kunna stoppa det stora miljöhotet i form av omfattande klimatförändringar och global utarmningen av naturen med dess arter.

Kostnaderna för projektet att bygga en helt ny järnväg mellan Göteborg–Stockholm är mycket stora. Denna kostnad bör sättas i relation till projektets totala miljönytta och miljöpåverkan jämfört med kostnader för andra möjliga miljöåtgärder. Allt i syfte att åstadkomma och kunna välja miljöåtgärder som är mest kostnadseffektiva. I denna bedömning bör tidsaspekten vägas in eftersom åtgärder som ger miljöeffekter inom de närmaste tio åren är till mer nytta än de som ger miljönytta efter 20–50 år. FN:s bedömningar kring behovet av snabba åtgärder som ger snabba effekter måste vara styrande för den närmaste framtidens miljöinvesteringar och projekt. Det finns även forskare som ifrågasätter om en utbyggnad av höghastighetsbanor överhuvudtaget ger någon positiv klimateffekt alls (Höghastighetsbanorna ur ett klimatperspektiv, Åkerman. J., Höjer. M. KTH 2021).

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:154.

Trafikverkets kommentar:
1. Tidigare yttranden har bemötts i samrådsredogörelsen och Trafikverkets svar i samrådsredogörelsen gäller fortfarande.

2. Länsstyrelsen har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen och bedömer att den är tillräcklig för kommande tillåtlighetsprövning. Länsstyrelsen har i sitt yttrande, se avsnitt 2.1.1 under rubriken ”Medskick till fortsatt arbete med järnvägsplanerna”, skrivit att det i vissa delar kommer att krävas ytterligare inventeringar av värdefulla naturmiljöer på högre detaljnivå och mer ingående bedömningar av konsekvenserna för vissa skyddade arter. Även Naturvårdsverket påtalar i sitt yttrande vikten av att utreda artskyddet djupare i kommande järnvägsplaner. Enligt Naturvårdsverket bör inte de valda korridorerna smalnas av ytterligare förrän inventeringar av strikt skyddade arter skett och det har klarlagts hur påverkan på dessa kan undvikas genom skyddsåtgärder eller i sista hand, att dispens kan lämnas. Naturvårdsverket har i sitt yttrande, se avsnitt 2.4.9, skrivit att det av Trafikverket rangordnade alternativ 1 kan läggas till grund för fortsatt planering av delsträckorna Almedal–Landvetter flygplats, respektive Landvetter flygplats–Borås. Detta förutsatt att erforderliga miljöhänsyn säkerställs i det fortsatta arbetet med planering och genomförande av projektet, samt att nödvändiga Natura 2000-tillstånd lämnas av länsstyrelsen. Trafikverket tolkar Naturvårdsverkets yttrande som att

verket delar länsstyrelsens ställningstagande att påverkan inom korridor Mölnlycke är tillräckligt beskriven för att det ska vara möjligt för regeringen att besluta om val av korridor på den aktuella delsträckan. Då dessa två vägledande myndigheter i artskyddsfrågor har bedömt att frågan om artskyddet är tillräckligt utredd för lokaliseringsskedet har Trafikverket ingen anledning att utreda dessa frågor ytterligare inför tillåtlighetsprövningen.

Trafikverket bedömer att samtliga korridorer på sträckan Almedal–Landvetter flygplats berör skyddade fågelarter på ett relativt likvärdigt sätt och på ett sådant sätt att dispens från artskyddet kommer att krävas oavsett korridorval på sträckan. På denna sträcka bedömer Trafikverket därför inte att artskyddet är alternativskiljande för val av korridor. I det fortsatta arbetet med järnvägsplan för sträckan kommer ytterligare inventeringar av värdefulla naturmiljöer på högre detaljnivå utföras och mer ingående bedömningar av konsekvenserna för vissa skyddade arter göras inför val av järnvägens sträckning inom korridoren. Det arbetet kommer också möjliggöra tydligare och mer detaljerade förslag på skydds- och kompensationsåtgärder.

På sträckan Landvetter flygplats–Borås har skyddade fågelarter varit en bidragande orsak till bortval av korridorer. Det bedöms vara möjligt att bygga ny järnväg inom korridor Bollebygd Syd utan att artskyddsdispens kommer att krävas, givet att anpassningar görs genom detaljerad lokalisering och skyddsåtgärder. Trafikverket menar att underlaget avseende förekomst och påverkan på skyddade arter är utredd till en nivå som gör det möjligt för regeringen att besluta om val av korridor och tillåtlighet att bygga järnvägen.

Naturvårdsverket delar föreningens uppfattning att det är mycket svårt att bedöma artskyddsfrågan för de olika alternativen och påtalar att handlingsutrymmet att undvika förekomster av de strikt skyddade arterna har minskat efter val av korridor. Men Naturvårdsverket anger vidare att de måste utgå från att de biotoper för vilka sannolikheten är störst att finna ytterligare fridlysta arter redan har undvikits. Med Trafikverkets nuvarande kunskap och med den kollektiva erfarenheten av många års utredningar genomförda av Trafikverket, länsstyrelsen, Härryda kommun med flera, så är en betydande del av de skogar inom Yxsjöområdet som hyser flest arter och mest känsliga arter redan skyddade som naturreservat eller ligger planerade som möjliga framtida naturreservat. Ytterligare ett antal områden är utpekade som nyckelbiotoper och naturvärdesobjekt genom Skogsstyrelsen. Området har också frekvent och över stora områden studerats av ideellt engagerade föreningar och enskilda, vilket bidragit mycket till de kunskaper som finns. Ett flertal sådana underlag har vägts in i bedömningarna men allt har inte bedömts möjligt att redovisa på ett enkelt och överskådligt sätt.

Ända sedan lokaliseringsutredningens inledande fas, när en mängd möjliga alternativa korridorer togs fram, har skyddade områden och områden med kända höga förekomster av känsliga arter och hög artrikedom påverkat lokalisering och utformning av korridorer. Med tanke på hur frekvent Yxsjöområdet har besökts och inventerats av ett flertal aktörer under en lång tidsperiod (Skogsstyrelsen, länsstyrelsen, Härryda kommun, Calluna, Naturcentrum, BioDiverse, Göteborgs ornitologiska förening och Härryda Naturskyddsförening) bedöms risken vara mycket låg för att några betydande förekomster av känsliga arter, eller koncentrationer av artrika miljöer, skulle vara okända och riskera att påverkas av en ny järnväg.

Trafikverket har för lokaliseringsutredningen behövt inventera alla korridorer på ett likvärdigt sätt för att skapa ett homogent underlag. Där känsliga miljöer varit och blivit kända, och risken

för konflikter med värdefulla miljöer bedömts förhöjda, har Trafikverket i många fall utrett förutsättningarna lite djupare. Dessutom har uppgifter från ideella organisationer bidragit med stor kunskap om många delområden och aspekter vilket också har påverkat förslagen till utformning av korridorer.

Då det först i kommande järnvägsplan utreds var inom korridoren som järnvägen kommer att byggas har Trafikverket under lokaliseringsutredningen fokuserat på arter som kan komma att påverkas oavsett var inom korridoren som järnvägen anläggs.

Föreningen anser att Trafikverket inte i tillräcklig grad har tagit till sig den information som föreningen sammanställt avseende naturvärden och artförekomster i området. En grundläggande utgångspunkt för tillåtlighetsprövning är att i ett tidigt skede få klarlagt om en trafikanläggning kan tillåtas på en viss plats. Prövningen bör ske i ett tidigt skede i planeringsprocessen innan alltför stora kostnader lagts ned på projektering (prop. 1997/98:90 s 189). Utredningsmaterialet ska därför redovisa de olika alternativens lokalisering och huvudsakliga utformning samt konsekvenser för miljö, trafik, ekonomi med mera så att alternativen kan jämföras såväl sinsemellan som med alternativet att inte genomföra någon åtgärd. Utredningsmaterialet och tillåtlighetsprövningen syftar inte till att lägga fast detaljer avseende järnvägsanläggningens utformning, tekniska lösningar, miljöskyddsåtgärder eller dylikt. Målsättningen är att hitta och lyfta fram sådana konsekvenser som är alternativskiljande samt att utredningsmaterialet med miljökonsekvensbeskrivning ska ge tillräckligt underlag för att ta ställning till om utbyggnaden kan drivas vidare och vilket alternativ som ska ligga till grund för fortsatt planering. Som nämnts ovan krävs ett omfattande utrednings- och projekteringsarbete på detaljerad nivå inom den valda korridoren som underlag för järnvägsplanerna och deras miljökonsekvensbeskrivningar. Trafikverket är väl medvetet om Yxsjöområdets höga naturvärden och har bedömt att det kommer att bli stora negativa konsekvenser för naturmiljön att bygga en järnväg genom området. I den naturvärdesinventering som gjorts på översiktlig detaljnivå har artuppgifter rapporterade till Artportalen inarbetats i naturvärdesinventeringen. När det gäller de artuppgifter föreningen delat med sig av har dessa hanterats som arbetsmaterial.

Länsstyrelsen begärde vissa kompletteringar avseende redovisningen av skyddade arter i miljökonsekvensbeskrivningen inför godkännande av densamma. Trafikverket kompletterade miljökonsekvensbeskrivningen till en nivå som gjorde att länsstyrelsen kunde godkänna den som tillräcklig för att kunna ligga till grund för den kommande tillåtlighetsprövningen. Dessa arter har ingått i utredningen i form av arbetsmaterial och Trafikverket menar att kompletteringen i första hand ska ses som en redovisningsteknisk detalj.

Föreningen skriver att redovisningen kom ”i elfte timmen” och mycket sent i projektet efter många års utredning. Området vid Yxsjön har tidigare varit föremål för den påbörjade järnvägsplanen Mölnlycke–Bollebygd som avbröts 2018. Det kan därför tyckas att det pågått utredningar under många år. Trafikverket vill upplysa om att lokaliseringsutredningen Göteborg–Borås påbörjades hösten 2019 med första fältsäsong sommaren 2020. Trafikverket menar därför att införandet av kompletteringen i handlingarna i februari 2022 inte kan betecknas som att det gjorts efter många års utredning. Då uppgifterna funnits med som arbetsmaterial i utredningen har de ändå varit till stöd i valet av korridor.

I miljökonsekvensbeskrivningen kapitel 10.2. redovisas bedömningar kring om dispens från artskyddet kan komma att krävas. Eftersom miljökonsekvensbeskrivningen är en publik

handling redovisas inte vilka av de skyddsklassade arterna som nämnts i kapitel 10.1.4. som ligger till grund för bedömningen. Uppgifter om sekretessklassade arter är sammanställda i en sekretessbilaga till PM Naturmiljö och har utgjort underlag för bedömningar. Skyddsklassade artfynd som noterats vid naturvärdesinventeringen rapporteras in till Artportalen.

Vid det tillfälle då föreningen begärde ut utredningen om tjäderförekomster var rapporten inte slutlevererad till Trafikverket och utgjorde fortfarande ett arbetsmaterial. Företrädare för Naturskyddsföreningen i Härryda har fått ta del av förekomsterna och resultatet av utredningen på ett möte med Trafikverket.

3. Trafikverket har översiktligt studerat konsekvenserna av en förlängning av Mölnlycketunneln österut för att minska intrånget i områden av stort värde för naturvården och det tätortsnära friluftslivet. För att tunneln ska kunna passera under hela området med stora naturvärden och samtidigt kunna avslutas på en lämplig plats med hänsyn till områdets topografi behöver den förlängas cirka 5,5 kilometer och avslutas strax före Björröd. Tunneln blir då totalt cirka 13 kilometer lång, vilket innebär att investeringskostnaden kommer att öka med cirka 1,5–2,5 miljarder kronor. Trafikverkets anser att nyttan av att bygga en längre tunnel inte överväger kostnaderna för att bygga den. Trafikverkets bedömning är dock att det kommer möjliggöras ett flertal passager på sträckan mellan Mölnlycke och Björröd, genom planerade planskilda gångpassager samt eventuella broar och kortare tunnlar som krävs på grund av den kuperade terrängen. Dessa tunnlar bidrar också till att minska intrånget i områden av stort värde för naturvården och det tätortsnära friluftslivet. Se även Trafikverkets bemötande i avsnitt 2.1.1 under punkt 5.

I miljökonsekvensbeskrivningen tillhörande lokaliseringsutredningen är bedömningen att korridor Mölnlycke med en järnväg i markläge genom Yxsjöområdet skulle ge stora negativa konsekvenser för naturmiljön. Det skulle även korridor Tulebo göra, som passerar genom en annan del av området. Den bortvalda korridoren Raka vägen har samma sträckning genom Yxsjöområdet som korridor Mölnlycke och skulle därmed ge samma negativa konsekvenser på sträckan. De bortvalda korridorerna Landvetter Öst och Raka vägen Öst skulle passera genom området på ett annorlunda sätt då dessa korridorer ansluter annorlunda till Landvetter flygplats och riskerar att påverka tjäder på delsträckan öster om flygplatsen.

Gällande utredning av andra infrastrukturåtgärder som minskar klimatutsläppen eller som gör att resvanor och resandet i stort förändras så görs detta i ett tidigare skede enligt fyrstegsprincipen. Se även Trafikverkets bemötande under punkt 10.

4. I lokaliseringsskedet har en naturvärdesinventering gjorts. Metodiken för naturvärdesinventeringen följer i grunden svensk standard för naturvärdesinventering (SS 19 90 00:2014). Det innebär identifiering av geografiska områden med positiv betydelse för biologisk mångfald samt bedömning av denna betydelse. Inventeringen genomfördes med detaljeringsgrad *översikt*. Det innebär att redovisningen omfattar naturvärdesobjekt med en yta av 1 hektar eller mer samt linjeformat objekt med en längd av 100 meter eller mer och en bredd av 2 meter eller mer. Naturvärdesinventering enligt Svensk Standard SS 19 90 00 kan utföras med olika tillägg. Vid denna inventering har tilläggen *Tillägg naturvärdesklass 4*, *Tillägg generellt biotopskydd* och *Tillägg detaljerad redovisning av artförekomst* ingått. För att göra inventeringsinsatsen hanterlig med tanke på områdets storlek och syftet med inventeringen har inventeringen främst fokuserat på tidigare okända naturvärden, vilket innebär att vissa avvikelser från standard-metodiken har gjorts. För redovisning av avvikelser från standardmetodiken se avsnitt 2.3. i PM

Naturvärdesinventering. Naturvärdesinventeringen har varit underlag för de bedömningar som görs i miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket har inom ramen för lokaliseringsutredningen varken något uppdrag att särskilt inventera eller att följa upp utvecklingen för naturtyper i Sverige som är utpekade enligt EU:s art- och habitatdirektiv. Dock ingår i standarden för naturvärdesinventering med aktuell detaljeringsgrad, att notera eventuella naturtyper som listas i Habitatdirektivets bilaga 1 samt i bilaga 3 till förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken (Natura 2000-naturtyper) utan att särskilt avgränsa dem, vilket också utförts inom uppdraget. Vad som är betydelsefullt för lokaliseringsutredningen är om ett visst område har högt artvärde, biotopvärde, samt om det utgör ett viktigt samband för känsliga arter. Det är också av stor betydelse om lokaliseringen riskerar att påverka ett utpekat Natura 2000-område. Uppföljningen av Natura 2000-naturtyper i naturmiljöer utanför Natura 2000-områden är idag främst ett redskap för länsstyrelserna och Naturvårdsverket, vilka bedömer hur dessa miljöer utvecklas i Sverige.

5. Utredningsområdet är cirka 6 mil långt. Då det är ett stort utredningsområde har Trafikverket valt att avgränsa inventeringsområdet till de tidigt identifierade korridorerna. För redovisning av avvikelser från standardmetodiken, se avsnitt 2.3. i PM Naturvärdesinventering. Sådana områden eller objekt som inte besöktes i fält på grund av att de höga naturvärdena där redan var kända, bedöms också som en rimlig hushållning av inventeringsresurser. De kända naturvärdena har givetvis påverkat miljöbedömningar, utformning och lokalisering av föreslagna korridorer. I kommande järnvägsplaner kommer sådana delområden att behöva inventeras i fält med högre detaljeringsgrad än under lokaliseringsutredningen. Mer detaljkunskap kommer då tas fram kring exempelvis eventuella känsliga arter, som kan kräva särskild hänsyn. Det kan dock nämnas att flera utvalda grupper av känsliga arter har eftersökts i riktade insatser för sådana miljöer där sannolikheten för förekomst bedöms hög.

6. Föreningen hänvisar till Naturvårdsverkets yttrande i ärendet. Trafikverket tolkar det som att föreningen hänvisar till det yttrande Naturvårdsverket lämnade i samrådet hösten 2021. I Naturvårdsverkets yttrande i granskningen, se avsnitt 2.4.9, framkommer att verket delar länsstyrelsens ställningstagande att påverkan inom korridor Mölnlycke är tillräckligt beskriven för att det ska vara möjligt för regeringen att besluta om val av korridor på den aktuella delsträckan.

Länsstyrelsen har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen som tillräcklig för att vara underlag inför tillåtlighetsprövningen. Trafikverket kommer i arbetet med kommande järnvägsplaner ta fram fördjupade miljökonsekvensbeskrivningar.

7. Trafikverket eftersökte inte specifikt groddjursförekomster i Yxsjöområdet denna gång. Exakt utbredning och kvalitet för de förekomster som finns i Yxsjöområdet får utredas i kommande arbete med järnvägsplan. Trafikverkets riktade inventeringar av groddjur utfördes inom fyra inventeringsområden som valts ut som särskilt intressanta för groddjur, varav två i Bollebygds kommun och två i Borås kommun. Resultaten av groddjursinventeringen har inarbetats i miljökonsekvensbeskrivningen. Att det skulle förekomma Chytridsvamp i groddjurs-populationer inom området har ingen grund i något konstaterat fall inom ramen för lokaliseringsutredningen utan är en spekulation utifrån att den förekommer i södra Sverige och har en påverkan på mortaliteten hos groddjur, vilket är vetenskapligt belagt. Grodvatten är något som det finns mycket erfarenheter av att nyskapa, flytta och förbättra.

Trafikverket hanterar arbetsmaterial och sekretessbelagda uppgifter enligt förvaltningslagen och lagen om offentlighet och sekretess. Trafikverket delger gärna resultat från inventeringar på det sätt som är lämpligt utifrån gällande lagstiftning. Se även punkt 2 ovan.

8. Trafikverket delar föreningens bedömning att den stora naturmiljöpåverkan i Härryda kommun främst kommer att ske på sträckan Mölnlycke–Landvetter flygplats. Föreningen hänvisar till rapporten *Yxsjöområdet miljövärden i ett landskapsperspektiv – exploateringar, konflikter och lösningar* från år 2015, i vilken området bedöms ha för södra Sverige unika naturvärden. Trafikverket har analyserat hur kända artförekomster förhåller sig geografiskt till korridorerna och korridorernas potentiella påverkan på dessa arter men har valt att inte skapa punktkartor. Att gå ned på den detaljnivå som föreningen efterfrågar bedömer Trafikverket vara en fråga för kommande arbete med järnvägsplan.

Trafikverket har översiktligt studerat konsekvenserna av en längre tunnel österut under Yxsjöområdet, se Trafikverkets bemötande under punkt 3.

På sträckan mellan Mölnlycke och Björröd har den valda korridoren gjorts så bred som möjligt med hänsyn till Yxsjöns naturreservat, befintlig bostadsbebyggelse i Björröd och spårgeometriska krav. En ytterligare breddning av korridoren norrut bedöms därför inte vara möjlig utan att något av dessa hänsynstaganden påverkas negativt. En alternativ korridor bedöms inte heller vara möjlig om ändamålet att öka tillgängligheten till Landvetter flygplats med tåg ska uppnås. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer platsspecifika anpassningar för att begränsa skada på naturmiljö att utredas.

Trafikverket noterar att föreningen säger helt nej till korridor Tulebo på grund av höga naturvärden.

9. I nollalternativet har antagits att de norra delarna av Landvetter Södra byggs oavsett om det blir någon ny stambana eller inte och därmed ingår de delarna i bedömningen av kumulativa effekter. Västra Götalandsregionen och Härryda kommun har framhållit att en eventuell framtida station vid Landvetter Södra inte bör omöjliggöras. Inget av de rangordnade korridoralternativen omöjliggör en station vid Landvetter Södra. Men med korridoralternativ Tulebo krävs en cirka fem kilometer lång bibana med planskilda kopplingspunkter, vilket blir mycket kostsamt.

Försiktighetsprincipen har varit en av utgångspunkterna i framtagandet av lokaliserings-utredningen. Genom att ta hänsyn till landskapets förutsättningar och värden samt anpassa lokalisering och utformning redan nu i lokaliseringsutredningen kan det bidra till att särskilda miljöåtgärder inte behövs längre fram i processen. Skyddsåtgärder som vidtas för att till exempel klara gällande riktvärden eller som Trafikverket normalt utför, är inkluderade i miljökonsekvensbedömningen. Samtliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått som kommer krävas när järnvägen väl byggs beskrivs inte i detta skede av planläggningsprocessen utan kommer att preciseras i kommande arbete med järnvägsplan.

10. I den förstudie från 2004 för delen Almedal–Mölnlycke som utfördes av dåvarande Banverket i en tidigare planläggningsprocess studerades ett alternativ som följde väg 27/40 norr om Mölnlycke. Alternativet uppfyller inte nuvarande spårgeometriska krav och kan inte heller anslutas till Västlänken vid Almedal. Alternativet har därför inte studerats vidare då det inte uppfyller ändamålet med banan. Öster om Landvetter flygplats följer det föreslagna

alternativet Bollebygd Syd delvis väg 27/40, men järnvägen kommer aldrig att fullt ut kunna följa vägens sträckning. 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 jämfört med väg 27/40.

På uppdrag av regeringen, genomförde Trafikverket under 2011–2012 kapacitetsutredningen *Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot 2050*. Uppdraget omfattade en analys av vilka effektiviserings- och kapacitetshöjande åtgärder som kan genomföras på det statliga järnvägsnätet, vägnätet samt inom sjöfart och luftfart. Uppdraget omfattade också en analys av utvecklingen av transportbehovet fram till år 2050, samt en analys av nya stambanor för höghastighetståg. Regeringen lyfte i sitt uppdrag till Trafikverket särskilt fram att fyrstegsprincipen skulle tillämpas i utredningen. I kapacitetsutredningen konstateras att det förutom åtgärder inom steg 1–3 på befintliga Södra och Västra stambanan krävs nybyggnadsåtgärder (steg 4 i fyrstegsprincipen) för att öka kapaciteten i järnvägssystemet som helhet. För att möta den kraftiga trafikökning som väntas till år 2050, rekommenderar Trafikverket i kapacitetsutredningen, att påbörja en separering av olika slags tågtrafik för att uppnå ett effektivare kapacitetsutnyttjande och minskad sårbarhet. Separeringen föreslås ske genom att nya banor byggs med start i ändpunkterna i anslutning till storstäderna, med möjlighet att kopplas samman till ett sammanhängande nät.

De nya stambanorna ska bidra till att de sociala, ekonomiska och ekologiska hållbarhetsmålen i Agenda 2030 nås. Även om teknikutvecklingen på sikt kommer bidra till att minska väg- och flygtrafikens växthusgasutsläpp så är spårtransporter mycket mer energieffektivt per personkilometer vilket är bra ur ett hållbarhetsperspektiv. De nya stambanorna bidrar till en överflyttning av resor från personbil, lastbil och flyg till tåg, och ger möjlighet till ett mer hållbart resande för både människor och gods.

Omställningen för att nå Sveriges klimatmål bygger på tre åtgärdsområden:

- ett mer transporteffektivt samhälle
- energieffektivisering
- ökad andel förnybar energi

Alla dessa delar behövs för att nå klimatmålet på ett hållbart sätt. Trafikverket har som långsiktigt mål att bygga infrastruktur som bidrar till eller passar in i ett transporteffektivt samhälle. För att uppnå ett transporteffektivt samhälle behöver trafikarbetet med energiintensiva och ytkrävande trafikslag som personbil, lastbil och flyg minska. Transporter och resor med tåg är energi- och yteffektiva. Med yteffektiv menas hur stor plats anläggningen tar i relation till kapaciteten, alltså hur många som kan resa eller hur mycket gods som kan transporteras. Järnvägen utgör därför en central del av ett transporteffektivt samhälle.

Nya stambanor, där Göteborg–Borås ingår, bidrar till en betydande ökning av kapaciteten för både person- och godstrafik, vilket ger plats för fler tåg i det totala järnvägssystemet. Alla studerade alternativ både tillför ny kapacitet för persontrafik genom nya dubbelspår samt frigör kapacitet på de befintliga stambanorna. Nya stambanor möjliggör för överflyttning av resor med personbil, flyg och transporter med lastbil, till järnväg. Snabba personresor blir möjliga på den nya stambanan, vilket ger bättre förutsättningar för ökat hållbart resande. När systemet av nya stambanor är fullt utbyggt kommer persontrafik flyttas över från Västra respektive Södra

stambanan till den nya järnvägen, vilket frigör utrymme att transportera en större andel gods på den befintliga järnvägen.

Beräkningar med Trafikverkets prognosverktyg *Sampers* visar hur resandeutbytet mellan Göteborg och Borås antas öka som en konsekvens av den ökade tillgängligheten som den nya järnvägen erbjuder. Antalet regionala kollektivtrafikresor i exempelalternativet inom utredningskorridoren, med stationer i Mölndal, Landvetter och Borås, beräknas bli cirka 8 000 fler per dag än i nollalternativet, vilket innebär en fördubbling av det regionala kollektivtrafikresandet på sträckan. Majoriteten av kollektivtrafikresorna i exempelalternativet kommer göras med tåg medan majoriteten av kollektivtrafikresorna i nollalternativet kommer göras med buss. Beräkningarna i *Sampers* visar vidare att den nya järnvägen medför att trafikflödena på väg 27/40 minskar, jämfört med nollalternativet. På sträckan öster om Landvetter flygplats beräknas antalet personbilar bli cirka 800 färre per dygn och närmare Göteborg beräknas antalet personbilar i lokaliseringsalternativet bli cirka 600 färre per dygn än i nollalternativet. Bussar ingår inte i beräkningar som gjorts i *Sampers*. Trafikflödena på väg 27/40 kan därför komma att minska mer. Detta till följd av att de bussar som trafikerar linje 100 mellan Göteborg och Borås minskar som en konsekvens av den förväntade överflyttningen av resenärer från buss till tåg. Detta redovisas mer utförligt i PM Klimat.

2.6.4. Tillsammansodlingen

Föreningen Tillsammansodlingen uppger att den hittat en bra lösning för ekologisk lokal matproduktion och vill helst vara kvar vid Pilekrogen i Mölndal. Föreningen odlar på mark som arrenderas av Mölndals stad. Föreningen ser att den mark som arrenderas berörs både av det föreslagna huvudalternativet med korridor Mölnlycke och alternativ 2 med korridor Tulebo.

Föreningen tycker att tåg är ett bra och hållbart transportmedel, men det är fel att ta fin jordbruksmark i anspråk för det. Det kan tyckas vara en liten bit 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. 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 den kan fortsätta att odla tillsammans. Föreningen önskar därför bli kontaktade i arbetet med järnvägsplanen för att diskutera lösningar.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:108.

Trafikverkets kommentar:
Jordbruk och skogsbruk är miljöaspekter som konsekvensbedömts i miljökonsekvensbeskrivningen. Sammantaget för alla miljöaspekter har korridor Mölnlycke ur ett miljöperspektiv bedömts vara bäst av de korridorer som har station i Mölndal. Trafikverket välkomnar en framtida dialog med Tillsammansodlingen och Mölndals stad i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.

2.7. Övriga

Övrig länsstyrelse, region och kommun

2.7.1. Länsstyrelsen i Jönköpings län

Länsstyrelsen avstår från att yttra sig i ärendet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:115.

Trafikverkets kommentar:
Trafikverket noterar att Länsstyrelsen i Jönköpings län avstår från att yttra sig.

2.7.2. Region Halland

1. Regionen har inga särskilda kommentarer i detta skede och hänvisar till tidigare inskickade remissynpunkter gällande ny järnväg Göteborg–Borås.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:100.

2. Det tidigare yttrandet upprepas i det följande:
Det är av mycket stor betydelse för Halland att det blir ett stationsläge i Mölndal. För tågresenärer från norra och mellersta Halland är detta den snabbaste vägen till Landvetter och vidare mot Stockholm. Region Halland ser därför positivt på val av korridor utifrån Trafikverkets förslag till lokalisering av den nya järnvägen.

Region Halland instämmer i förslaget om en station under Landvetter flygplats. Söder om Borås är det viktigt med en station i Osdal för att på sikt få en bra koppling till Viskadalsbanan, vilket gynnar resandet på Viskadalsbanan.

Då Västkustbanan har begränsad kapacitet ser regionen det som mycket viktigt att påbörja utbyggnaden av den nya järnvägen från väster, vilket förbättrar kapaciteteten med fler spår mellan Almedal och Mölndal. Regionen förutsätter att det även under projektets byggtid går att trafikera Västkustbanan.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket noterar att Region Halland inte har några särskilda kommentarer i detta skede.

2. Trafikverket noterar att det är av stor betydelse för Region Halland att det blir ett stationsläge i Mölndal och ser positivt på Trafikverkets förslag till lokalisering.

En station vid Osdal möjliggör byte till tåg på Viskadalsbanan, om plattformar anläggs vid denna bana. Stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal utreds vidare när planläggning av fortsatt utbyggnad av stambanan mot Jönköping påbörjas. I den av regeringen antagna nationella planen för 2022–2033 ingår finansiering för att påbörja planläggning för de centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping.

En utgångspunkt vid utbyggnaden är att funktionen för Västkustbanan ska kunna bibehållas under hela byggtiden.

2.7.3. Region Jönköpings län

1. Region Jönköpings län (RJL) har i ett tidigare skede i samma ärende lämnat yttrande. RJL vill fortsatt betona de synpunkter som lämnats tidigare, vikten av goda resmöjligheter i relationen Borås–Jönköping och därmed direktkoppling till centrala stationslägen.

RJL ser positivt på föreslagna stationslägen vid Landvetters flygplats och Mölndal. De följer helt ambitionen att skapa ett system med bra bytespunkter till andra järnvägar och tågsystem samt intermodalt resande.

2. Gällande val av korridor har RJL inga synpunkter förutom att det är viktigt att banan framtidssäkras och möjliggör en framtida teknisk utveckling. Det är därför viktigt att banan medger en möjlig högre hastighet så att restiderna i framtiden kan kortas ytterligare vilket kan göra trafiken ännu attraktivare för till exempel arbetspendling.

3. RJL vill påpeka vikten av goda resmöjligheter i relationen Borås–Jönköping. RJL är oroade över att resandet i denna relation inte har beaktats tillräckligt mycket vid val av stationsläge i/vid Borås. En stationslokalisering vid Osdal med nödvändig omstigning för att nå in till centrala Borås förlänger restiden avsevärt. En lösning som möjliggör resande hela vägen till de centrala delarna av staden utan tidskrävande omstigningar är av stor vikt för att uppnå största möjliga nytta och utvecklingseffekt. Samtidigt är Region Jönköpings län medveten om att det externa stationsläget vid Osdal är ett bra alternativ för fjärrtrafik med de snabbaste tågen, exempelvis för direktresor mellan Jönköping och Göteborg.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:88.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket noterar att RJL ser positivt på föreslagna stationslägen vid Landvetter flygplats och Mölndal.

2. Vid all projektering strävar Trafikverket mot en god spårgeometri för att uppnå en resandekomfort och möjlighet till framtida hastighetshöjningar. På sträckan Göteborg–Borås bedöms effekterna av en högre standard än 250 km/h bli begränsade. Trafikverket har genom ett så kallat positionspapper angett inriktningen att både Ostlänken och Göteborg–Borås ska dimensioneras för 250 km/h. Även om högre hastighet skulle kunna vara möjligt ur ett spårgeometriskt perspektiv så dimensioneras tunnlar, säkerhetskoncept, skyddsåtgärder med mera utifrån 250 km/h för sträckan. Den tekniska utvecklingen av till exempel fordon skulle kunna innebära att delar av banan i framtiden kan komma att trafikeras med högre hastigheter utan att anläggningen påverkas.

3. I Borås har en sträcka öster om Borås ingått i lokaliseringsutredningen, även om järnvägen i ett första skede byggs för att möjliggöra regionaltågstrafik mellan Göteborg och Borås. Sträckan öster om stationsläget ingår för att översiktligt visa konsekvenserna för den fortsatta sträckningen vid aktuellt stationsläge. Rangordnade lokaliseringsalternativ möjliggör sträckningar både norr och söder om Åsunden. I samband med fortsatt planläggning österut kommer Trafikverket både att utreda hur och verka för att resor till och från Borås i östlig riktning kan ske så enkelt, smidigt och effektivt som möjligt. I den av regeringen antagna nationella planen för 2022–2033 ingår finansiering för att påbörja planläggning för de centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping.

Parallellt med den järnvägsplan som ingår i Göteborg–Borås planerar Trafikverket att genomföra en fördjupningsutredning avseende ett triangelspår för den fortsatta utbyggnaden österut. Syftet är både att kunna utgöra beslutsunderlag för avgränsning av planläggning av aktuell järnvägsplan samt att klargöra möjligheter och begränsningar för ett eventuellt framtida triangelspår.

Politiska partier

2.7.4. Miljöpartiet de gröna i Härryda

1. Västra Götalandsregionen har i oktober 2021 beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggningsprocessen för att kunna etablera en kopplingspunkt med anslutning mellan den befintliga Kust till kustbanan och den nya stambanan Göteborg–Borås. Miljöpartiet ställer sig positiva till att 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.

Avgränsning
2. Trafikverket skriver att utredningsområdet är framtaget så att alla korridorer från tidigare utredningar ryms. Därutöver har området vidgats så att alla tänkbara korridorer mellan nu aktuella stationslägen i Mölndal, Landvetter flygplats och Borås innefattas. I underlaget anges tre stationsorter; Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. Miljöpartiet ställer sig positiva till dessa stationsorter under förutsättning att placeringen (inklusive tillhörande järnvägskorridor) inte innebär en stor påverkan på miljö/naturen och kulturpåverkan.

Utvärderade alternativ
3. Följande skrev Miljöpartiet i samråd 2: I flertal av järnvägskorridorerna innebär det mycket stor påverkan på värdefull natur som: Finnsjöns dricksvattenstäckt, sjöar (Yxsjön, Skärskön, Rammsjön, Skällsjön, Ristjärn med flera), Storåns dalgång, jordbruksmark, skogar med höga naturvärden med mera.

Möjliga korridorer
I järnvägsalternativen Göteborg–Landvetter flygplats finns tre korridorer redovisade.

Raka vägen Öst
Raka vägen Öst är inget alternativ eftersom den går via Benareby och påverkar kulturvärden och naturvärden som korridor Tulebo.

Tulebo
Tulebo är inget alternativ eftersom den korridoren går igenom områden med höga kulturvärden och naturvärden.

Mölnlycke
Mölnlycke är ett alternativ men tunnelmynningen bör flyttas mer österut.

Vid järnvägsdragningen efter Mölnlycke är det mycket viktigt att den går så långt norrut så att Yxsjöns naturreservat kan bevaras.

- Raka vägen – efter tunneln blir det stor miljö- och bullerpåverkan vid Björröd.

- Mölnlycke – efter tunneln blir det stor miljö- och bullerpåverkan vid Björröd.
- Bollebygd Syd – bör följa väg 27/40 så nära som möjligt.

Bollebygd Syd
Efter Mölnlycke förordar Miljöpartiet Bollebygd Syd men mycket stor hänsyn måste tas till påverkan på befintlig bebyggelse och höga naturvärden.

Sammanvägd bedömning och rangordning av alternativ
4. Hur har Trafikverket jämfört viktiga naturvärden med mera, mot restid på 35 eller 36 minuter? En försumbar skillnad i tid som kan göra stor skillnad för framtida generationer!

Kapitel 8 Sammanvägd bedömning och rangordning av alternativ
5. Enligt Trafikverket har den sammanvägda bedömningen av lokaliseringsalternativen tydligt identifierat det lokaliseringsalternativ som bäst uppfyller ändamålet med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen. Vid delsträckan Mölnlycke–flygplatsen har Miljöpartiet tidigare framfört att den sträckningen går igenom områden ned höga naturvärden och påverkar även Yxsjöns naturreservat. Miljöpartiet förordar att järnvägsdragningen går så lång norrut som möjligt.

Miljökonsekvensbeskrivning granskningshandling – Göteborg–Borås, en del av nya stambanor
Ekologiska samband
6. I Trafikverkets tänkta järnvägsdragning är det främst ett område som berörs inom Härryda kommun (område 3 i figur 4.3.3 miljökonsekvensbeskrivningen) gällande ekologiska samband.

I område 3 finns det naturreservat och de naturinventeringar som gjorts visar på höga naturvärden samt rödlistade arter.

Klimat och energieffektivisering
7. Vid tidigare samråd har Miljöpartiet efterlyst en koldioxidbudget för projektet. Miljöpartiet kan fortfarande inte se att någon koldioxidbudget tagits fram.

Sammanfattning
Sammanfattningsvis finns ett behov att särskilt lyfta fram följande synpunkter.

- 8. Vid järnvägsdragningen efter Mölnlycke är det mycket viktigt att den går så långt norrut, och längre sträcka i tunnel så att Yxsjöns naturreservat kan bevaras.
- 9. Hur säkerställer Trafikverket att järnvägskorridorer söder om nuvarande Landvetter (mellan Långenäs och Landvetter flygplats) inte påverkar höga naturvärden och rödlistade arter?
- 10. Hur kommer EU:s beslut om artskyddsförordningen att påverka det fortsatta arbetet?
- 11. Hur berörs kommutativa effekter som planerad utbyggnad av Landvetter Södra, en ny stadsdel i Härryda kommun där en fördjupad översiktsplan tagits fram
- 12. Varför går inte Raka vägen och Mölnlycke i tunnel hela vägen fram till Landvetter Flygplats?
- 13. Varför har ingen koldioxidbudget gjorts för hela projektet?
- 14. Varför är sjöar som Skärsjön, Skällsjön, Ristjärn inte nämnda som naturvärden?
- 15. Varför finns ingen hänvisning om värdefull kulturmiljö eller naturmiljöer kring Benareby och Tulebo?

- 16. Inom parametern anläggningsresurser så beskrivs att alternativ Mölnlycke kommer ge upphov till stora mängder massor, till stor del berg. På vilken plats skall detta tas om hand?
- 17. Biltrafik under byggnadsprocessen är inte beskrivet. För boende i området är sådant viktigt att det hanteras eftersom det finns en oro hos dem som kommer drabbas.
- 18. Byggandet av räddningstunnlar och ventilationsschakt är inte beskrivet och dess konsekvenser till exempel påverkan även på markplan med nedgångar och kringanläggningar.
- 19. Trafikverket måste redovisa bullerkartor för de olika redovisade alternativen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:134.

Trafikverkets kommentar:
1. Åtgärdsvalsstudien som Miljöpartiet hänvisar till avslutades hösten 2021 vilket framgår av lokaliseringsutredningen kap 1.4.3. Ny stambana Göteborg–Borås inkluderar initialt inte att planera för eller genomföra åtgärder så som en anslutning mellan Kust till kustbanan och ny stambana eller andra förstärkningsåtgärder på den befintliga Kust till kustbanan. Trafikverkets rangordnade alternativ 1 ger dock förutsättningar för en sådan anslutning vid Mölnlycke. Västra Götalandsregionen har beslutat att ge Trafikverket i uppdrag att påbörja planläggnings-processen för att kunna etablera en anslutning mellan den befintliga Kust till kustbanan och den nya stambanan Göteborg–Borås, utan att på ett negativt sätt påverka framdriften och framtida trafikering för den nya stambanan. Det planläggningsarbetet är planerat att genomföras parallellt med järnvägsplanen för etappen genom Härryda kommun.

2. Trafikverket noterar synpunkten.

3. Trafikverket noterar synpunkterna. På delsträckan Almedal–Landvetter flygplats har fem korridorer konsekvensbedömts.

Trafikverket har översiktligt studerat konsekvenserna av en förlängning av Mölnlycketunneln österut för att minska intrånget i områden av stort värde för naturvården och det tätortsnära friluftslivet. För att tunneln ska kunna passera under hela området med stora naturvärden och samtidigt kunna avslutas på en lämplig plats med hänsyn till områdets topografi behöver den förlängas cirka 5,5 kilometer och avslutas strax före Björröd. Tunneln blir då totalt cirka 13 kilometer lång, vilket innebär att investeringskostnaden kommer att öka med cirka 1,5–2,5 miljarder kronor. Om tunneln skulle förlängas ända bort förbi Landvetter flygplats skulle kostnaden bli ännu högre. Trafikverkets anser att nyttan av att bygga en längre tunnel inte överväger kostnaderna för att bygga den. Trafikverkets bedömning är dock att det kommer möjliggöras ett flertal passager på sträckan mellan Mölnlycke och Björröd, genom planerade planskilda gångpassager samt eventuella broar och kortare tunnlar som krävs på grund av den kuperade terrängen. Dessa tunnlar bidrar också till att minska intrånget i områden av stort värde för naturvården och det tätortsnära friluftslivet. Se även Trafikverkets bemötande i avsnitt 2.1.1 under punkt 5.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen så kommer frågor rörande påverkan på värdefulla naturområden och befintlig bebyggelse att utredas vidare.

4. Trafikverket ska väga in många aspekter i en sammanvägd bedömning av vilket lokaliserings-alternativ som bäst uppfyller projektets ändamål, övergripande mål samt syften för nya stambanor. För att kunna beakta olika typer av aspekter på ett likartat sätt har hållbarhets-bedömningen varit ett viktigt verktyg. Trafikverket anser utifrån en sammanvägd bedömning

att korridor Mölnlycke är det alternativ som bäst bidrar till att nya stambanor på ett betydande sätt bidrar till ett långsiktigt hållbart transportsystem där syftet uppnås på ett kostnadseffektivt sätt.

5. I det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan kommer järnvägens placering inom den valda korridoren att utredas och preciseras. På sträckan mellan Mölnlycke och Björröd har den valda korridoren gjorts så bred som möjligt med hänsyn till Yxsjöns naturreservat, befintlig bostadsbebyggelse i Björröd och spårgeometriska krav. En ytterligare breddning av korridoren norrut bedöms därför inte vara möjlig utan att något av dessa hänsynstaganden påverkas negativt. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer platsspecifika anpassningar för att begränsa skada på naturmiljö att utredas.

6. Inom ramen för kommande järnvägsplan på sträckan genom Härryda kommun kommer naturvärdesinventering på detaljnivå att göras liksom mer ingående bedömningar av konsekvenserna för vissa skyddade arter. Detta underlag kommer att vara en viktig utgångspunkt för järnvägens lokalisering inom korridoren.

7. Trafikverket har under lång tid ställt klimatkrav i enskilda projekt. Klimatkraven har tagits fram med stöd av ett forskningsprojekt som gjorts i samverkan med branschen. Verktyget *Klimatkalkyl*, som beskrivs på Trafikverkets webbsida, används för att göra klimatberäkningar. Klimatkalkylen är en förutsättning för att kunna ställa krav på en minskad klimatpåverkan. I arbetet med lokaliseringsutredningen användes klimatkalkylverktyget för att uppskatta den energianvändning och klimatbelastning som anläggandet och driften av den nya järnvägen ger upphov till ur ett livscykelperspektiv för de studerade alternativen.

Klimatpåverkan har ingått i hållbarhetsbedömningen i parametern *Klimat och energi*. Inom denna parameter bedöms om minskade klimatutsläpp, likvärdig eller förbättrad luftkvalitet och ett mer energieffektivt resande kan möjliggöras. Därutöver bedöms klimatpåverkan och total energianvändning i anläggningsfasen utifrån ett livscykelperspektiv. Bedömning av om ett mer energieffektivt resande kan möjliggöras har gjorts genom modelleringar av överflyttnings-effekter. Dessa visar hur resandeutbytet mellan Göteborg och Borås antas öka som en konsekvens av den nya järnvägen och den ökade tillgänglighet som den erbjuder. Ökningen av tågresor på sträckan när den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås är utbyggd innebär minskade resor med personbil och buss vilket är fördelaktigt för klimatet. Se även Trafikverkets bemötande i avsnitt 2.4.9 under punkt 3.

I miljöbedömningen har järnvägens klimatpåverkan ingått som en miljöaspekt med en jämförande skala, se miljökonsekvensbeskrivningen sid 157. Detta kommer göras på liknande sätt i samband med framtagande av planförslag när järnvägen ska lokaliseras och utformas inom den korridor som beslutas i tillåtlighetsprövningen. För det slutliga planförslaget kommer en klimatkalkyl med förslag till reduktionskrav för byggskedet tas fram eftersom det är först då Trafikverket vet var och hur järnvägen ska byggas. Denna klimatkalkyl skulle kunna liknas vid en ”koldioxidbudget”. I de tidigare skedena använder Trafikverket klimatkalkylverktyget för att kunna jämföra olika alternativ med varandra och för att kunna identifiera åtgärdsförslag för att minska klimatpåverkan, inte för att ta fram en ”koldioxidbudget”.

8. Se Trafikverkets bemötande under punkt 3.

9. Underlaget avseende skyddade arter har inför miljökonsekvensbeskrivningens godkännande reviderats till följd av EU-domstolens dom från 4 mars 2021. Länsstyrelsen har godkänt miljökonsekvensbeskrivningen och bedömer att den är tillräcklig för kommande tillåtlighetsprövning. Länsstyrelsen har i sitt yttrande under rubriken *Medskick till fortsatt arbete med järnvägsplanerna* skrivit att det i vissa delar kommer att krävas ytterligare inventeringar av värdefulla naturmiljöer på högre detaljnivå och mer ingående bedömningar av konsekvenserna för vissa skyddade arter. Även Naturvårdsverket påtalar i sitt yttrande vikten av att utreda artskyddet djupare i kommande järnvägsplaner. I det fortsatta arbetet med järnvägsplan för sträckan kommer ytterligare inventeringar av värdefulla naturmiljöer på högre detaljnivå utföras och mer ingående bedömningar av konsekvenserna för vissa skyddade arter göras inför val av järnvägens sträckning inom korridoren. Det arbetet kommer också möjliggöra tydligare och mer detaljerade förslag på skydds- och kompensationsåtgärder.

10. Se Trafikverkets bemötande under punkt 9.

11. Trafikverket utgår ifrån att Miljöpartiet i Härryda menar kumulativa effekter. Se Trafikverkets bemötande till Naturskyddsföreningen i Härryda i avsnitt 2.6.3 under punkt 9.

12. Se Trafikverkets bemötande under punkt 3.

13. Se Trafikverkets bemötande under punkt 7.

14. Skärsjön har högsta naturvärde (naturvärdesklass 1) och Ristjärn har påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3) i naturvärdesinventeringen som är en bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen. naturvärdesinventeringen täckte aktuella korridorer, samt några tidigare delområden som tidigt valdes bort i utredningen. Skällsjön ligger mellan aktuella korridorer och har inte ingått i naturvärdesinventeringen.

15. Trafikverket uppfattar frågan som att Miljöpartiet de gröna i Härryda saknar redovisning av natur- och kulturvärden vid Tulebo och Benareby i konsekvensdelen av miljökonsekvensbeskrivningen samt i utvärderingsdelen av lokaliseringsutredningen, liksom i sammanfattningen av dessa två handlingar. Trafikverket anser att dessa natur- respektive kulturvärden är redovisade. I sammanfattningen till miljökonsekvensbeskrivningen är naturvärdena vid Tulebo beskrivna respektive kulturvärden vid Benareby. I kapitel 4 i miljökonsekvensbeskrivningen samt tillhörande kulturarvsanalys respektive naturvärdesinventering redovisas alla betydande natur- och kulturvärden. I kapitel 9 i miljökonsekvensbeskrivningen redovisas miljökonsekvenserna för dessa för respektive alternativ. I lokaliseringsutredningens sammanfattning framgår att korridor Mölnlycke i hållbarhetsbedömningen är bättre än korridor Tulebo då korridor Tulebo riskerar att medföra stora intrång vid passagerna av Tulebo och Benareby. Vidare beskrivs att en sträckning via Tulebo bedöms få större negativ påverkan på landskap, kulturmiljö och rekreation.

16. Hantering av massor och transporter under byggtiden kommer att utredas i kommande järnvägsplaner.

17. Se Trafikverkets bemötande under punkt 16.

18. Det är i kommande järnvägsplaner som järnvägens sträckning inom korridoren kommer att utredas. Det gäller även placering av anläggningar som räddningstunnlar och

ventilationsschakt. Konsekvenser för luftmiljö av partiklar som bildas i tunnlar och som behöver ventileras ut är beskrivet i miljökonsekvensbeskrivningen.

19. Beräknad ljudutbredning för en exempellinje inom respektive korridor framgår av PM Buller. Detta PM har ingått i granskningshandlingarna som en av underlagsrapporterna till miljökonsekvensbeskrivningen. I miljökonsekvensbeskrivningen hänvisas till detta PM under rubriken ”Buller” för varje korridor i kapitel 9. Vidare precisering av järnvägens lokalisering inom korridoren sker i fortsatt arbete med framtagande av järnvägsplan. Fördjupade bullerutredningar kommer att göras i det fortsatta arbetet med järnvägsplan.

Ledningsägare

2.7.5. Borås Elnät AB

Korridorerna har fortfarande väldigt bred utsträckning vilket medför många konflikter med Borås Elnät AB:s anläggningar. Borås Elnät AB förespråkar rangordning 1 enligt bilaga 1 men att man undviker fastighet Vinrankan 1 som är utmed denna sträckning. Ett ingrepp på denna fastighet medför stor påverkan på Borås Elnät AB anläggningar. Rangordning 2 enligt bilaga 1 ser Borås Elnät AB inte som ett lämpligt alternativ för en sträckning genom Borås med tanke på våra anläggningar som kommer beröras.

Borås Elnät AB ser fram emot en mer detaljerad dialog kring sträckningen framöver med Trafikverket.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:93.

Trafikverkets kommentar:
Trafikverket noterar synpunkterna. Fler samråd kommer att hållas med Borås Elnät AB i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.

2.7.6. Ellevio AB

1. Ellevio AB har tagit del av granskningsunderlaget i ärendet. Ellevio AB berörs mer eller mindre av alla utredningskorridorer i delsträckan Almedal–Landvetter flygplats.

Det är framför allt regionnätsledningar och stationer som berörs av ärendet och Ellevio AB har en pågående dialog tillsammans med Trafikverket. Ellevio AB kommer inte att förorda någon av korridorerna utan hänvisar till att Ellevio AB:s och Trafikverkets infrastruktur måste anpassas och, som i många andra fall, fungera sida vid sida.

2. Ellevio AB förutsätter att Ellevio AB och Trafikverket har en fortsatt dialog i projektet och kommer fram till vilka anpassningar av Ellevio AB:s och Trafikverkets infrastruktur som ska genomföras. Eftersom Ellevio AB:s ledningar och anläggningar främst omfattar regionnät behöver eventuella åtgärder initieras och beställas i god tid.

3. Åtgärder på Ellevio AB:s ledningar och anläggningar med anledning av utbyggnaden bekostas av Trafikverket.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:94.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket noterar synpunkterna.

2. Fler samråd kommer att hållas med Ellevio AB i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.

3. Utgångspunkten är Trafikverket ersätter alla rättighetshavare och fastighetsägare som berörs av intrång enligt gällande lagar och regelverk. När det gäller ledningar sker detta oftast genom skadeförebyggande åtgärder som till exempel flytt av ledning efter överenskommelse med ledningsägaren. Trafikverket strävar efter samordning med ledningsägare.

2.7.7. Gryaab

1. Innevarande yttrande kompletterar tidigare samrådsyttrande som lämnats inom rubricerat projekt, men med ärendenummer TRV 2019/1823 och TRV 2021/23920.

Innevarande yttrande är delvis en sammanfattning av tidigare inlämnade synpunkter men innehåller även tillkommande synpunkter. Gryaab har i tidigare yttrande konstaterat att deras tekniska anläggningar inte är möjliga att flytta på, vilket kan påverka lokaliseringsvalet. Det vill säga, Gryaabs anläggningar kan utgöra hinder eller begränsningar för specifika sträckningar i lokaliseringsförslaget.

Gryaab har också påpekat att det både är underjordsanläggningar och kritiska marknära delar av Gryaabs anläggningar som berörs. Gryaabs synpunkt är fortfarande att det är av största vikt att fortsätta fördjupade samråd för informationsutbyte och känslighet.

I granskningen av lokaliseringsförslaget yttrade sig Gryaab enbart om delsträcka Almedal–Landvetter vilket är det område som berör Gryaabs tekniska anläggningar. Trafikverket bedömning är att det bästa alternativet för den nya järnvägen består av korridoralternativ Mölnlycke med station i Mölndal i kombination med stationsalternativ i tunnel vid Landvetter flygplats, L1 och vidare österut.

2. Gryaab konstaterar att dragningen från Almedal söder ut till station Mölndal kommer att komma i konflikt med pågående projekt inom Gryaab. Gryaabs projekt är samhällsviktigt och rör förbättringar avseende kapacitet och redundans i en marknära anläggning med spillvattenledningar söder om Almedal. Samråd med länsstyrelsen är påbörjat beträffande tillstånd för vattenverksamhet för Gryaabs projektområde.

I juni 2021 lämnade Gryaab in ansökningar för Tillstånd att förlägga ledning i Trafikverket väg (Dnr TRV 2021/72791) och järnväg (Dnr TRV 2021/72800). Ärenden har kompletterats på Trafikverkets förfrågan. TRV 2021/72800 har kompletterats ett flertal gånger. Den 11 januari 2022 meddelade Trafikverket Gryaab att ärende TRV 2021/72800 avslutas då alla övriga tillstånd och eventuella domar behöver bli klara innan något avtal för ledningarna under väg kan skrivas. Den 20 januari 2022 meddelade Trafikverket Gryaab att ärende TRV 2021/72791 avslutas av samma orsak. I princip innebär detta att Trafikverket stoppat ärendehanteringen mot Gryaab då det ena ärendet gjorts beroende av det andra. Flera av de övriga tillstånden som söks i projektet berör inte Trafikverkets anläggningar.

Tekniskt samråd samt informationsutbyte med Trafikverkets projekt ny järnväg Göteborg–Borås (Boråsbanan) är nödvändiga för att både Trafikverkets och Gryaabs ska kunna genomföras med minsta möjliga negativa påverkan på varandra.

Gryaabs projekt berör även andra befintliga Trafikverksanläggningar såsom Västkustbanan och E6/E20. Gryaab önskar att Trafikverket även tillser att information samordnas med dessa befintliga anläggningar. Gryaab ber härmed Trafikverket att meddela vilket/vilka tillstånd som omfattas av ”alla övriga tillstånd och eventuella domar” och specificera vilka tillstånd som saknas och varför de har betydelse för att Trafikverket ska kunna fortsätta handlägga ansökningarna så att samordning av projekten möjliggörs.

3. Gryaab noterar också att det i samrådshandlingen finns ett kvarvarande alternativ benämnt Raka vägen. Detta alternativ bedöms påverka både Gryaabs pågående projekt med nya spillvattenledningar samt befintliga underjordsanläggningar. Då detta alternativ inte är Trafikverkets nuvarande förslag eller huvudalternativ kommenteras det inte ytterligare här. Skulle Trafikverket ta upp detta förslag i ett senare skede så önskar Gryaab fördjupat samråd även i denna fråga.

Fullständigt yttrande finns diarieförtt på ärendenummer TRV 2021/128691:156.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket noterar synpunkterna. Fler samråd kommer att hållas med Gryaab i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.

2. Trafikverket noterar synpunkten. Angående ärendena förläggning av ledningar under väg (TRV 2021/72791) och järnväg (TRV 2021/72800) så kvarstår det att eventuella miljödomar och andra tillstånd för Gryaabs projekt I21X020 behöver vara klara för att Trafikverket ska kunna skriva avtal om ledningsförläggning. Trafikverket skriver inte ledningsförläggningsavtal förrän ett projekt är godkänt och alla tillstånd finns på plats. När detta är klart kan Gryaab göra nya ansökningar för ledningsförläggning hos Trafikverket. Detta hanteras inte av Göteborg–Borås, utan det är en annan del av Trafikverket som hanterar ledningsförläggningsavtal. Gryaab behöver dock ta hänsyn till den nya järnvägen i planeringen av projektet. Göteborg–Borås deltar gärna i fortsatta samråd om Gryaabs projekt.

3. Korridoralternativ Raka vägen är inte ett rangordnat alternativ och kommer inte att tillåtlighetsprövas.

2.7.8. Göteborg Energi

1. Göteborg Energi AB med dotterbolag har tagit del av nämnda remiss. Vid schaktningsarbeten i närheten av i markförlagda ledningar hänvisas till våra gällande Bestämmelser vid markarbeten som omfattar el-, fjärrvärme-, fjärrkyla-, signalkabel, optostyrkabel, optofiber och gasledningar tillhörande Göteborg Energi AB, Göteborg Energi Gothnet AB, Göteborg Energi Nät AB, Göteborg Energi Gasnät AB och Ale Fjärrvärme AB.

Det poängteras att det är för var tid gällande version som skall uppfyllas och att uppdaterade bestämmelser finns tillgängliga via webben.

Giltighetstiden för av Göteborg Energi lämnat projekteringsunderlag är begränsad, se uppgifter i Göteborg–Borås utkvitterade svar.

Göteborg Energi lämnar endast synpunkter på föreslagna ledningslägen baserat på utkvitterade underlag från oss.

Det är viktigt att korrekt ledningsanvisning av befintliga ledningar och anläggningar utförs och schaktning och andra markarbeten sker med stor försiktighet.

För ledningsanvisning, projekteringsunderlag, samordnings ärenden och samhällsplanerings ärenden hänvisas till Ledningskollen.

Göteborg Energi Nät AB (GENAB)
2. Projektet berör inte så mycket av GENAB:s koncessionsområde. GENAB har ledningar på gränsen mellan Göteborgs och Mölndals kommun.

Göteborg Energi Fjärrvärme och Fjärrkyla samt Signalkablar
3. Göteborg Energi Fjärrvärme och Fjärrkyla samt Signalkablar har fjärrvärme- och fjärrkylaledningar inom det aktuella området som påverkas av en ny järnväg mellan Göteborg–Borås. Göteborg Energi Fjärrvärme och Fjärrkyla samt Signalkablar har även driftsatta fjärrvärme- och fjärrkylaledningar som hanteras inom Västlänken och justeras i sitt läge i höjd med Kallebäck. Göteborg Energi Fjärrvärme och Fjärrkyla samt Signalkablar förutsätter att fjärrvärme- och fjärrkylaledningarna i projekt Västlänken placeras i ett slutgiltigt läge som även passar projekt Göteborg–Borås.

Ledningarna måste beaktas i det kommande arbetet. Göteborg Energi önskar få vara delaktiga i den framtida planprocessen.

Göteborg Energi Gasnät AB (GEGAB)
4. GEGAB har både driftsatta gasledningar och gasledningar som är tagna ur drift inom det aktuella området som påverkas av den nya järnvägen och järnvägsstation. GEGAB har även gasledningar som hanteras inom projektet för Västlänken. Gasledningarna måste beaktas i det kommande arbetet och den senaste utgåvan av Energigasnormer (EGN) ska följas. GEGAB önskar få vara delaktiga i den framtida planprocessen.

Göteborg Energi GothNet AB
Inom planområdet har Göteborg Energi GothNet AB befintliga ledningar och kanalisation som måste beaktas och hanteras inom projektet. GothNet vill se detaljplanering för att kunna säga något mer.

I yttrandet har Göteborg Energi lämnat kontaktpersoner för samtliga ovanstående verksamhetsdelar.

Fullständigt yttrande finns diarieförtt på ärendenummer TRV 2021/128691:107.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket tackar för informationen.

2. Trafikverket tackar för informationen.

3. Fjärrkyla och gasledningar som Västlänken flyttar kommer inte att beröras av Göteborg–Borås. Vad gäller fjärrvärme så kommer Västlänken att anpassa nytt läge så långt det är möjligt så att inte ledningarna ska behöva läggas om ytterligare en gång av Göteborg–Borås. Dock kommer det inte vara möjligt där Västlänken inte har rådighet över marken.

4. Fler samråd kommer att hållas med Göteborg Energi AB och dess dotterbolag i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.

2.7.9. Härryda Energi

1. Dessa synpunkter syftar enbart till att upplysa kring den problematik som kan finnas i samband med byggnation av förslaget som nu tillståndsprövas. Härryda Energi har inget att erinra mot åtgärden.

De sträckor som är förlagda i tunnel förväntas inte påverka Härryda Energis verksamhet mer än under byggtid och inga synpunkter finns därför kring dessa.

2. Den föreslagna dragningen som förläggs i marknivå kommer att korsa Härryda Energis ledningar och kablar, både för 0,4kV och 10kV. Åtgärder som behövs kan identifieras först då detaljprojektering utförs. Härryda Energi förutsätter att alla kostnader som åtgärden föranleder på befintligt elnät bekostas av Trafikverket.

3. För den del som är placerad i marknivå mellan Mölnlycke och Björröd har Härryda Energi planerat för byggnation en ny 40kV ledning på samma yta. Denna behöver därför samordnas med järnvägsprojektet för att undvika framtida behov av omläggningar. Kontakt med Trafikverket finns upprättad.

4. Härryda Energi ser fram emot en framtida dialog kring vidare arbete.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:64.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket tackar för informationen.

2. Samråd kring dessa anläggningar kommer hållas med Härryda Energi i det fortsatta arbetet med järnvägsplan. Utgångspunkten är Trafikverket ersätter alla rättighetshavare och fastighetsägare som berörs av intrång enligt gällande lagar och regelverk. När det gäller ledningar sker detta oftast genom skadeförebyggande åtgärder som till exempel flytt av ledning efter överenskommelse med ledningsägaren. Trafikverket strävar efter samordning med ledningsägare.

3. Trafikverket anser att ett beslut om den nya luftledningen mellan Skalmered och Mölnlycke tätort inte kan accepteras innan Härryda Energi kan påvisa att riksintresset inte skadas. Om detta inte är möjligt behöver beslutet skjutas upp tills vidare. Trafikverket ser fram emot en fortsatt dialog kring den nya 40 kV ledningen.

4. Fler samråd kommer att hållas med Härryda Energi i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.

2.7.10. Kretslopp och vatten (Göteborgs Stad)

Yttrande över granskningshandling för rubricerat ärende från förvaltningen Kretslopp och vatten på delegation från Kretslopp och vattennämnden.

1. Kretslopp och vatten har yttrat sig gällande ny järnväg mellan Göteborg–Borås vid flertalet tidigare tillfällen. Det är fortsatt viktigt att ta hänsyn till det förvaltningen har skrivit i dessa yttranden. Kretslopp och vatten hänvisar till sina förgående yttranden för samråd 1, samråd 2 och samråd 3.

Kretslopp och vatten vidhåller dessa synpunkter. Kretslopp och vatten emotser en fortsatt dialog och samarbete i det kommande arbetet med järnvägsplan och detaljplan.

Övergripande bedömning
Kretslopp och vatten vill särskilt lyfta fram följande information som är viktig att beakta i det fortsatta planarbetet:

- 2. Kretslopp och vatten vidhåller tidigare remissvar.
- 3. Skydd av vattenförekomster och vattentäkter är av yttersta vikt. Kretslopp och vatten emotser att vara remissinstans i det fortsatta arbetet.
- 4. Kretslopp och vatten har i planområdet pågående projekt för att förstärka dricksvatten-försörjningen för Göteborgs Stad. Det är av stor vikt att förvaltningen får besked från Trafikverket för att kunna fortgå med planering och byggnation enligt satt tidplan.
- 5. I lokaliseringsutredningens granskningshandling redovisar Trafikverket platser där de åtar sig utföra eller medverka till särskilda skyddsåtgärder. Kretslopp och vatten emotser fortsatta detaljer kring dessa punkter och tillkommande skyddsåtgärder i det fortsatta arbetet med järnvägsplanerna och detaljplanerna.

VA
6. Det finns flertalet allmänna befintliga VA-ledningar inom projektområdet som är Kretslopp och vattens, både i Göteborgs Stad och inom Mölndals stad. Dessa ledningars lägen måste säkerställas för drift under byggnation och drift vid eventuell påverkan vid omläggning. Kretslopp och vatten har ett projekt i området för att säkerställa dricksvattenförsörjning för Göteborgs Stad. Här behöver projekten tydligt samordna kring dialog av tidplaner och byggnation. Förvaltningen behöver redan under 2022 besked från Trafikverket gällande nytt ledningsläge som kan garanteras vid Trafikverkets kommande byggnation.

Dagvattenhantering
7. Kretslopp och vatten hänvisar till tidigare yttrande och emotser vidare hantering i frågorna.

Skyfallshantering
Kretslopp och vatten hänvisar till tidigare yttrande och emotser vidare hantering i frågorna.

Höga vattennivåer i hav och vattendrag
Kretslopp och vatten hänvisar till tidigare yttrande och emotser vidare hantering i frågorna.

Berganläggning
8. Kretslopp och vatten hänvisar till Gryaabs remissvar som inkommer i frågan och tidigare remissvar.

Råvatten
9. Se tidigare samrådssvar. Planområdet ligger inom skyddsområde för vattentäkt.

Kretslopp och vatten anser att i underlaget föreslagen lokalisering av järnvägen är acceptabel med avseende på påverkan på råvattentäkter. Det är av yttersta vikt att de utredningar och skyddsåtgärder som tas upp i samrådsunderlaget tillämpas fullt ut under projektering och genomförande. När den slutliga lokaliseringen är avslutad och projekteringen tar vid, vill Kretslopp och vatten vara remissinstans och kontakt för alla de delprojekt som kan ha påverkan på råvattentäkterna Rådasjön och Nedsjöarna med hela Mölndalsåsystemet.

Ekonomi
10. Kretslopp och vatten hänvisar till tidigare yttrande och emotser vidare hantering i frågan.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:144.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket noterar Kretslopp och vattens synpunkter från tidigare samråd och tar med sig dessa till det fortsatta arbetet med järnvägsplan där fortsatta samråd kommer att hållas.

2. Se Trafikverkets bemötande under punkt 1.

3. Trafikverket kommer att studera behovet av skyddsåtgärder djupare i det fortsatta arbetet med järnvägsplan och samråda kring detta med Kretslopp och vatten.

4. Trafikverket kommer så långt som möjligt att medverka till att utbyggnaden av järnvägen kan samordnas med planerad utbyggnad av ledningsnätet för dricksvattenförsörjning.

5. Fortsatta samråd kommer att hållas med Kretslopp och vatten i det fortsatta arbetet med järnvägsplan.

6. I lokaliseringsutredningen har en första inventering av befintliga ledningar gjorts. Fördjupade studier kommer att genomföras i kommande arbete med järnvägsplan för att klarlägga befintliga ledningars lägen och lösningar studeras för att säkerställa driften. I arbetet med järnvägsplan kommer fortsatta samråd att hållas.

7. Dagvattenhantering, skyfallshantering samt höga nivåer i hav och vattendrag kommer att studeras närmare i det fortsatta arbetet med järnvägsplan.

8. Fortsatta samråd kommer att hållas med Gryaab i det fortsatta arbetet med järnvägsplan.

9. Fortsatta samråd kommer att hållas med Kretslopp och vatten i det fortsatta arbetet med järnvägsplan.

10. Utgångspunkten är Trafikverket ersätter alla rättighetshavare och fastighetsägare som berörs av intrång enligt lagar och regelverk. När det gäller ledningar sker detta oftast genom skadeförebyggande åtgärder som till exempel flytt av ledning efter överenskommelse med ledningsägaren. Trafikverket strävar efter samordning med ledningsägare.

2.7.11. Mölndal Energi AB och Mölndal Energi Nät AB

1. Trafikverket har översänt granskningshandling för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, och önskar få Mölndal Energis synpunkter på handlingen. Detta yttrande innehåller svar från två tillfrågade parter, Mölndal Energi AB och Mölndal Energi Nät AB (MENAB). Trafikverkets bedömning utifrån de utvärderingskriterier som använts är att det bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen är korridoralternativ Mölnlycke med station i Mölndal. Mölndal Energi instämmer i att denna korridor är det bästa valet.

Mölndal Energi har anläggningar inom planerad korridor, stationer såväl som ledningar för el- och fjärrvärmedistribution. Genomförandet kommer att innebära flera utmaningar för Mölndal Energis

verksamhet, men med en väl fungerande dialog och väl fungerande samverkan, ser Mölndal Energi möjligheter att genomföra alla åtgärder på ett bra sätt.

Elnät

2. MENAB, som är ett helägt dotterbolag till Mölndal Energi AB, är innehavare av områdeskoncession för eldistribution i Mölndals tätort och har inom markerad korridor två större mottagningsstationer. Mottagningsstationerna XT11 Krokslätt och XT12 Rävekärr är inmatningspunkter från regionnätet och är strategiskt viktiga för elförsörjningen i Mölndals tätort. Vid avbrott på någon av dessa stationer bortfaller elförsörjningen till stora delar av Mölndal. Stationerna är till viss del sammankopplade med varandra via ett utbrett mellanspänningsnät (12 kV) så viss redundans finns. Utöver dessa mottagningsstationer finns även ett flertal nätstationer inom föreslagen korridor.

MENAB är enligt ellagen skyldiga att upprätthålla en säker eldistribution inom koncessionsområdet och flera samhällsviktiga kunder finns också inom området, såsom sjukhus, vattenverk etc.

Trafikverket måste avisera behov av att flytta ledningar eller göra andra åtgärder på anläggningar i god tid. God tid kan variera beroende på hur kritisk anläggningsdelen är för MENAB:s verksamhet, men som minst två år i förväg.

XT11 Krokslätt, Åkersenapen 4 (Sörgärdesgatan)

Mottagningsstationen togs i drift 1977 och har delvis förnyats genom åren. Anläggningen är uppdelad på två fastigheter, varav MENAB äger Åkersenapen 4, där byggnad för kontrollrum är placerad. Den andra fastigheten, Åkersenapen 3, ägs av Ellevio där utomhusställverk är placerat. Inkommande 130 kV luftledningar ägs av Ellevio respektive Vattenfall. Fastigheternas sammanlagda yta är cirka 10 000 m2. Korridorens utbredning vid Krokslätts mottagningsstation inkräktar delvis på fastigheten.

Det är viktigt att tidigt ha en dialog kring hur Trafikverket planerar att använda den del av korridoren som ligger på mottagningsstationens område, då detta kan komma att påverka planer för stationens utbyggnad som krävs för att upprätthålla en tillförlitlig elförsörjning i Mölndals norra delar. Utbyggnad av mottagningsstationen bedöms behövas inom de närmsta åren. Möjligheten att göra åtgärder vid båda stationerna samtidigt är begränsade då det riskerar att leda till försämrad leveranssäkerhet.

XT12 Rävekärr, Berguven 8 (Möbelgatan)

Mottagningsstationen togs i drift 2005 då den flyttades från Kärragatan till nuvarande plats på Möbelgatan. MENAB äger hela fastigheten med byggnad. Ellevio hyr in sig i byggnaden. Inkommande 130 kV ledningar ägs av Ellevio. Fastighetens yta är cirka 5 000 m2. Fastigheten är belägen inom den korridor som föreslås i lokaliseringsutredningen. Detta innebär att mottagningsstationen i Rävekärr kommer att behöva flyttas. Ett arbete för att hitta en lämplig ny placering för mottagningsstationen har genomförts i samarbete mellan Mölndal Energi Nät AB, regionnätägaren Ellevio, Mölndals stad och Trafikverket. En avsiktsförklaring har undertecknats med en alternativ lokalisering av mottagningsstationen väster om E6/E20, cirka 1 km söder om befintlig anläggning. Avsikts-förklaringen reglerar också ansvar, principer för finansiering av en ny mottagningsstation och tidplan.

Farligt gods

3. Båda mottagningsstationerna har ett strategiskt läge utefter E6/E20 och järnväg, vilket innebär en risk avseende farligt gods. En utökad järnvägstrafik som dessutom kan komma närmare stationerna kan medföra problem för elförsörjningen vid till exempel en urspårning av tankvagnar med farligt

gods. MENAB:s utgångspunkt är att ett eventuellt haveri på järnvägen ej får störa eldistributions-verksamheten.

Distributionsledningar och nätstationer
4. Inom planerad korridor finns underjordiska distributionsledningar för el. Befintlig infrastruktur som kommer i konflikt med spårområdet kommer att behöva flyttas. Korsande ledningar förläggs i kanalisation så att de kan enkelt kan bytas.

MENAB önskar en kontinuerlig dialog med Trafikverket i vidare planeringsfaser för att så tidigt som möjligt få information som underlättar i planeringen.

Inom korridoren finns även ett flertal nätstationer som försörjer externa kunder med el.

Dessa kunder är belägna både inom korridoren, men även utanför. Nya lägen kan behövas för dessa stationer och även här är det viktigt med en tidig dialog för planeringsarbetet.

Fjärrvärme
Mölndal Energi AB ansvarar för fjärrvärmeproduktion och distribution i Mölndals tätort, Kållered och Lindome. Inom planerad korridor finns underjordiska distributionsledningar för fjärrvärme. Befintliga fjärrvärmeledningar som kommer i konflikt med spårområdet kommer att behöva flyttas och nya lägen säkerställas.

Trafikverket måste avisera behov av att flytta ledningar eller göra andra åtgärder på anläggningar i god tid. Mölndal Energi AB:s fjärrvärmeverksamhet önskar en kontinuerlig dialog med Trafikverket i vidare planeringsfaser för att så tidigt som möjligt få information som underlättar i planeringen.

Kostnader
5. Det är av yttersta vikt att de flyttar av mottagningsstation, nätstationer och ledningar för såväl el som fjärrvärme som krävs för att möjliggöra järnvägen, inte innebär ökade kostnader för Mölndal Energi-koncernen och deras kunder. Mölndal Energi-koncernen förutsätter att samtliga kostnader som uppstår på grund av flyttar och omläggningar tas av Trafikverket.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:132.

Trafikverkets kommentar:
1. Fler samråd kommer att hållas med Mölndal Energi och MENAB i det fortsatta arbetet med järnvägsplan.

2. Trafikverket noterar synpunkterna och kommer att ha fortsatta samråd med MENAB i det fortsatta järnvägsplaneskedet.

3. Avseende XT11 så kommer Västkustbanans befintliga spår att ligga kvar i stort sett i samma läge och nya spår att hamna längre västerut. Trafikverket ser därför inget behov av att här göra en riskanalys för eventuella driftstörningar på omgivande verksamheter för XT11 på grund av olycka på järnvägen. Om Mölndals Energi ser ett behov kan dialog om detta kan hållas i det fortsatt arbetet med järnvägsplan.

Avseende den nya lokaliseringen av XT12 så förutsätter Trafikverket att Mölndal Energi har gjort de riskanalyser som de anses erfordras för placeringen av sin nya anläggning relativt järnväg och väg där farligt gods transporteras.

4. Fler samråd kommer att hållas med Mölndal Energi och MENAB i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.

5. Utgångspunkten är Trafikverket ersätter alla rättighetshavare och fastighetsägare som berörs av intrång enligt lagar och regelverk. När det gäller ledningar sker detta oftast genom skadeförebyggande åtgärder som till exempel flytt av ledning efter överenskommelse med ledningsägaren. Trafikverket strävar efter samordning med ledningsägare.

2.7.12. Nordion Energi AB

Nordion Energi, där Swedegas AB ingår, har tagit del av granskningshandlingarna. Swedegas AB har yttrat sig i samrådsskedet avseende de olika alternativen och har för närvarande inte mer information att delge i utredning. När den slutliga utredningskorridoren valts kan Nordion Energi yttra sig med mer detaljerad information kring våra ledningar och korsningspunkter.

Högtryckssledningar av det här slaget omgärdas av Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps författningssamling (MSBFS) som handläggs av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Gasledningar är även underkastade Naturgassystemanvisningar (NGSA) som bland annat anger närmaste gräns för område med förväntade grävningsaktiviteter. Swedegas AB har ledningsrätt för högtryckssledningen med aktnr 1481–87/44 och 1481–87/15.

Det är viktigt att beakta är att kraven enligt myndigheter och regelverk är uppfyllda om högtrycks-ledningen ska korsas av ny järnväg, vilket bör säkerställas redan i förprojekteringen.

I två av de angivna lokaliseringsalternativen kan det bli aktuellt med förstärkningsåtgärder i korsningspunkten då högtryckssledningens placering är statisk. Detta innebär att en omdragning eller flytt av högtryckssledningen bör undvikas i möjligaste mån. Eventuella justeringar av ledningens läge är väldigt kostsamma och bekostas av Trafikverket.

Swedegas önskar en dialog med Trafikverket i tidigt skede för att gemensamt hitta en lösning för järnvägens korsning av högtryckssledningen. I övrigt har Swedegas inget att erinra mot den nya järnvägen mellan Göteborg–Borås, under förutsättning att regelverket i MSBSF och NGSA 2018 (Naturgassystemanvisningar 2018) efterföljs.

Fullständigt yttrande finns diarieförtt på ärendenummer TRV 2021/128691:60.

Trafikverkets kommentar:
Trafikverket noterar synpunkterna. En flytt av högtryckssledningen kommer troligtvis bli nödvändig. Fler samråd kommer att hållas med Nordion Energi i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.
Utgångspunkten är Trafikverket ersätter alla rättighetshavare och fastighetsägare som berörs av intrång enligt lagar och regelverk. När det gäller ledningar sker detta oftast genom skadeförebyggande åtgärder som till exempel flytt av ledning efter överenskommelse med ledningsägaren. Trafikverket strävar efter samordning med ledningsägare.

2.7.13. Skanova/Telia Sverige AB

Skanova har samma inställning som i tidigare svar med ärendenummer CSY02174612.

Skanova har infrastruktur som är av betydande vikt för samhället gällande elektronisk kommunikation inom föreslagna geografiska områden.

Vid eventuella åtgärder som behöver utföras för att säkerställa drift av Skanovas infrastruktur kommer Skanova att yrka full ersättning av Trafikverket.

Skanova ser fram emot att bli inbjudna till ledningsägaremöten när det finns en mer projekterad sträcka att ta ställning till.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:98.

> *Trafikverkets kommentar:*
> Utgångspunkten är att Trafikverket ersätter alla rättighetshavare och fastighetsägare som berörs av intrång enligt gällande lagar och regelverk. När det gäller ledningar sker detta oftast genom skadeförebyggande åtgärder som till exempel flytt av ledning efter överenskommelse med ledningsägaren. Trafikverket strävar efter samordning med ledningsägare.
>
> Fler samråd kommer att hållas med Skanova/Telia Sverige AB i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.

2.7.14. Svenska Kraftnät

Svenska Kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och noterar att Trafikverket har tagit hänsyn till Svenska Kraftnäts yttrande i samrådsredogörelsen. Svenska Kraftnät har inga ytterligare synpunkter. För övergripande information rörande Svenska Kraftnäts framtida planer för transmissionsnätet för el hänvisas till Systemutvecklingsplan 2022–2031.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:78.

> *Trafikverkets kommentar:*
> Trafikverket noterar att Svenska Kraftnät inte har några ytterligare synpunkter.

2.7.15. Vattenfall Eldistribution AB

Vattenfall Eldistribution AB (Vattenfall) har tagit del av granskning för ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Vattenfall lämnar följande yttrande.

1. Vattenfall har tidigare nämnt att det finns flera anläggningar och projekt inom området. Det är svårt för Vattenfall att redovisa allt i ett enskilt yttrande. Därför vill Vattenfall ha en fortsatt dialog med Trafikverket för att diskutera järnvägsplanen och visa var elanläggningar kommer i konflikt.

2. Det pågår ett projekt med en ny regionnätsledning (40–130 kV) som ska gå mellan Hällingsjö–Hindås. Projektet kommer att korsa järnvägen cirka 2,5 kilometer nordöst om Stora Bugärde.

3. Sen är det viktigt att Trafikverket tar hänsyn till Vattenfalls regionnätsledningar som finns inom och utanför Bollebygds tätort.

Det finns även lokalnät (0,4–10 kV) anläggningar som kommer i konflikt med järnvägen. Dessa anläggningar kan flyttas i samband med exploateringen.

4. Eventuellt flytt/förändring av befintliga elanläggningar utförs av Vattenfall men bekostas av exploatören.

Vattenfalls regionnät (40–130 kV) är koncessionspliktigt. Om detta nät måste byggas om till följd av planerad åtgärd, kan Vattenfall behöva söka ny koncession. En åtgärd som är kostsam och tidskrävande, vilket bekostas av beställaren.

5. Vattenfall har följande riktlinjer för ny järnväg intill Vattenfalls regionnätsledningar:

Ny parallell järnväg invid luftledning
Avstånd mellan järnväg och till denna tillhörande elektriska eller metalliska delar, och från luftledningens i markförlagda metalliska delar, stolpar, stag, jordtag och genomgående markledare bör vara minst 20 meter.

Icke direktjordad ledning: Avståndet är i första hand baserat på risk för skada på den markförlagda anläggningen på grund av åsknedslag på friledningen.

Direktjordad ledning: Avståndet är i första hand baserat på risken för person och sakskada på grund av spänningssättning vid jordfel på friledningen.

Dock skall alltid avståndet vara så stort från järnväg att ingen del av luftledningen kan nå järnväg och eller tillhörande elektriska delar vid ett eventuellt fall.

Ny korsande järnväg under luftledning
Då en luftledning korsar en elektrifierad järnväg ska den förläggas på den höjd som Elsäkerhetsverket beslutar efter samråd med järnvägens innehavare.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:128.

Trafikverkets kommentar:
1. Fler samråd kommer att hållas med Vattenfall i det fortsatta arbetet med järnvägsplan.

2. Vattenfall har haft dialog med Trafikverket om ny regionnätledning Hällingsjö–Hindås vilken erhållit koncession och där projektering pågår. Trafikverket ser fram emot fortsatt dialog kring regionnätledningen.

3. Fler samråd kommer att hållas med Vattenfall i det fortsatta arbetet med järnvägsplan.

4. Utgångspunkten är Trafikverket ersätter alla rättighetshavare och fastighetsägare som berörs av intrång enligt lagar och regelverk. När det gäller ledningar sker detta oftast genom skadeförebyggande åtgärder som till exempel flytt av ledning efter överenskommelse med ledningsägaren. Trafikverket strävar efter samordning med ledningsägare.

5. Trafikverket tackar för informationen.

Övriga intressegrupper

2.7.16. Bellman Group AB, Bugärde Utveckling AB, Skanska Industrial Solutions AB, Skanska Sverige AB och Samgräv Recycling AB

Bellman Group AB, Bugärde Utveckling AB, Skanska Industrial Solutions AB, Skanska Sverige AB och Samgräv Recycling AB (nedan kallade Bolagen) bedriver, planerar verksamheter och/eller äger fastigheter som berörs av den valda korridoren för del av ny stambana Göteborg–Borås.

Med anledning av att föreslagen korridor påverkar, och även därmed framtida lokalisering av stambanan kan komma att påverka, Bolagens pågående och eller planerade utveckling av Bolagens verksamheter och fastigheter lämnar Bolagen härmed följande synpunkter i rubricerat ärende.

<u>Sammanfattning av Bolagens synpunkter avseende lokaliseringen</u>
1. Bolagen är i huvudsak positiva till anläggandet av en ny järnväg Göteborg–Borås. Bolagen är positiva till Trafikverkets vilja till dialog kring den slutliga lokaliseringen av järnvägen.

Bolagen förordar fortsatt att spårdragningen, utmed delsträckan Landvetter flygplats–Borås, direkt öster om flygplatsen, förläggs söder om riksväg 40. Spårdragning norr om riksväg 40, i den del som avser sträckan Landvetter flygplats–Borås och direkt öster om flygplatsen, kan innebära mycket negativa konsekvenser genom:

- väsentliga intrång i pågående verksamheter som också är viktiga för utbyggnad av järnvägen.
- väsentliga begränsningar av framtida utveckling av mark som enligt Härryda kommuns översiktsplan klassas som framtida utvecklingsområde och är viktig för utveckling av Stor-Göteborg.

I det fall spårdragning ändock sker norr om riksväg 40 måste detta ske med hänsyn tagen till:

- pågående och framtida planerad verksamhet, och
- med ett tillräckligt skyddsavstånd till Bolagens verksamheter och det framtida utvecklingsområdet.

Bolagen ser med tillförsikt framemot fortsatt och utökad dialog med Trafikverket om järnvägens sträckning, behov av skyddsavstånd etcetera i arbetet med järnvägsplanerna.

<u>Berört område</u>
Den valda korridoren avseende delsträckan Landvetter flygplats–Borås berör ett område norr om riksväg 40, vid Ryamotet och cirka 3 km öster om Landvetter flygplats i Härryda kommun, som bland annat omfattar tillstångsgiven täkt- och återvinningsverksamhet i området. Skanska Industrial Solutions AB innehar tillstånd att till och med den 1 juli 2036 (M3787-19) bedriva täkt- och återvinningsverksamhet i området. Samgräv Recycling AB bedriver återvinningsverksamhet i området och har ansökt om och erhållit planbesked för framtida industrimark på Härryda Bugärde 11:1 med flera.

Området norr om Ryamotet är enligt Härryda kommuns översiktsplan (ÖP 2012) angivet som framtida utbyggnadsområde för verksamheter. Härryda kommun har för avsikt att ta fram en ny översiktsplan. Av vad som framkommit i dialog med kommunen, så har kommunen fortsatt avsikten att området ska utvecklas som framtida verksamhetsområde i den nya översiktsplanen.

Området är beläget i anslutning till den logistikhub som under de senaste åren etablerats i anslutning till Landvetter flygplats. Bolagen har även bifogat en kartbild som visar Bolagens planerade utvecklingsområden i relation till Trafikverkets lokaliseringsalternativ.

Synpunkter avseende den föreslagna lokaliseringen

2. Bolagen har, liksom nämnts i tidigare yttrande, synpunkter gällande spårdragningen inom vald korridor på de/sträckan Landvetter flygplats–Borås, med särskilt fokus på närområdet öster om Landvetter flygplats. Det kan konstateras att den av Trafikverket valda korridoren utmed denna sträcka berör båda sidor av väg 40.

Den valda korridoren berör pågående verksamheter och mark som enligt kommunens översiktsplan är avsedd för framtida utbyggnadsområde för verksamheter. Särskild hänsyn behöver tas i det fortsatta arbetet med järnvägsplan och i fortsatt arbete med detaljplan så att risk för påverkan på pågående verksamheter, minskad fastighetsareal, påverkan på människors hälsa och säkerhet, samt påverkan på framtida utvecklingsmöjligheter. Bolagen ser framemot en fortsatt och utökad dialog med Trafikverket i frågan.

Bolagen förordar att järnvägen förläggs söder om väg 40. Om detta inte är möjligt och om järnvägen förläggs norr om väg 40, måste detta ske med hänsyn tagen till nuvarande verksamheter och framtida utvecklingsmöjligheter, vilket innebär att järnvägen förläggs utmed (parallellt med) väg 40.

I det fall järnvägen förläggs norr om väg 40 försvåras driften av Skanska Industrial Solutions AB:s täktverksamhet med mera på fastigheterna Härryda Lillhult 1:2 med flera. och det är sannolikt att den pågående bergtäkten måste avslutas i förtid.

Täktverksamheten ska ses i ljuset av att det finns ett ökat behov av bergmaterial i regionen de närmsta åren då det bland annat planeras flera stora infrastrukturprojekt, bland annat utvecklingsområden kring Landvetter flygplats, bostadsområden i Härryda kommun, Västlänken i Göteborg, samt den nu aktuella järnvägen. Om täkten behöver avslutas i förtid kan brist på bergmaterial uppkomma i försörjningsområdet.

I det fall järnvägen förläggs norr om riksväg 40 tas även värdefull framtida verksamhetsområdesmark i anspråk för spårområde, vilket kommer att begränsa det framtida utvecklingsområdets utbredning, användning och attraktivitet. I det fall järnvägen förläggs norr om riksväg 40 måste planläggning av det framtida utvecklingsområdet tidigareläggas och Bolagen måste genomföra en del förebyggande åtgärder för att säkerställa tillräcklig skyddszon mellan pågående utveckling av området och arbetsområde för Trafikverket.

Det är stor efterfrågan på verksamhetsmark i Göteborgsregionen. Göteborgsregionen har under de senaste 5 åren haft den överlägset största volymen nyproduktion av logistikytor i Sverige, med en tillkommande volym om drygt 700 000 kvadratmeter under 2016–2021. Enligt branschtidningen Intelligent Logistik har dock regionens förmåga att ta fram detaljplanerad logistikmark i den takt som marknaden kräver inte varit tillräckligt hög de senaste åren, detta medför att framöver riskerar tillväxten i regionen att hämmas på grund av bristen av detaljplanerad logistikmark.

År 2017 utfördes två undersökningar av Ramboll och WSP (Second opinion) angående näringslivets behov av mark för industri och logistik i Göteborgsregionen under perioden 2015–2035. Resultatet utmynnade i en grovt uppskattad bedömning om ett behov om omkring 9 miljoner kvadratmeter mark, vilket motsvarar 4,5 miljoner bruttoarea (BTA) vid ett bedömt exploateringstal om 0,5. Detta

motsvarar i sin tur cirka 225 000 kvadratmeter BTA per år under perioden 2015–2035. Majoriteten av behovet uppstår enligt undersökningen från markomvandling, det vill säga markomvandling av tidigare industrimark till mark avsett för annat ändamål runt om i regionen.

Det aktuella området norr om riksväg 40 kommer således vara viktigt för den fortsatta utvecklingen av Storgöteborg.

Bolagen ser fram emot en fortsatt dialog med Trafikverket för att säkerställa att den påverkan som kan uppstå genom järnvägsutbyggnaden minimeras.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:126.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket noterar synpunkterna. Fler samråd kommer att hållas med Bolagen i det fortsatta arbetet med järnvägsplan, då järnvägens lokalisering inom den valda korridoren kommer att fördjupas och preciseras.

2. Vad gäller befintliga verksamheter så kommer i de aspekter som Bolagen lyfter (risk för påverkan på pågående verksamheter, minskad fastighetsareal, påverkan på människors hälsa) att utredas i kommande arbete med järnvägsplan. Fortsatta samråd kommer då att ske.

Trafikverket noterar att Bolagen i ansökan om planbesked konstaterar att området ligger inom korridoren för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås. Risken för påverkan på framtida utvecklingsmöjligheter kommer att belysas och sammanvägt värderas i samband med arbetet med järnvägsplanen. Detta kommer ske i fortsatt dialog med Bolagen. Trafikverket avser även att ha en fortsatt dialog med länsstyrelsen och Bolagen för att säkerställa att genomförande av planen inte påtagligt kommer att skada riksintresset för ny stambana, delen Göteborg–Borås.

2.7.17. Fastighets AB Forsåker, Ikano Bostad

1. Ikano Bostad som äger Fastighets AB Forsåker, och som i sin tur är ägare av berörda fastigheter, är av uppfattningen att den föreslagna stationen och korridoren för stambanan förbi Mölndal kommer att ge mycket positiva effekter för Forsåker, Mölndals stad och hela regionen. En ny station i Mölndal blir en viktig knutpunkt för hela regionen och kommer att stödja en långsiktigt hållbar samhälls-utveckling och skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion. Stationen och de nya järnvägsspåren kommer att skapa möjlighet för en god utveckling av nya arbetsplatser och bostäder runt Mölndals centrum. Detta stöder våra ambitioner att vara en del i utvecklingen av Mölndal där nuvarande industrifastighet ombildas till en attraktiv blandstad med kollektivtrafiknära boende och arbetsplatser.

2. För att skapa en god vistelsemiljö i närområdet behöver man i framtida projektering särskilt utreda stom- och vibrationsljud så att inte detta försvårar utvecklingen av de nya boendemiljöerna i Forsåker.

3. Järnvägsutbyggnaden ska starta upp någon gång mellan 2025 och 2027 och pågå under lång tid (10 år). Fastighets AB Forsåker tror att det är viktigt att Mölndals station ligger i ett tidigt skede så att den pågående utvecklingen av Forsåker kan fortgå och färdigställas. Även viktigt att ta hänsyn till den pågående utvecklingen av Västlänken där Mölndals station kommer bli en viktig knutpunkt för Göteborgsregionens lokaltrafik.

4. Lokaliseringsutredningen konstaterar att järnväg och trafikleder utgör en barriär inom Mölndal idag. I samband med byggnation av en större station och spårområde anser Fastighets AB Forsåker att det är viktigt att minimera barriäreffekten så att det finns en sammanhängande koppling mellan de östliga och västliga delarna. Detta bör göras i ett nära samarbete mellan myndighet, stad och andra aktörer som driver samhällsutvecklingen i området.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:83.

Trafikverkets kommentar:
1. Trafikverket noterar synpunkterna.

2. I det fortsatta utredningsarbetet inom järnvägsplanen kommer fördjupade studier att genomföras avseende bland annat stomljud och vibrationer.

Trafikverket tar enbart hänsyn till befintligheter, det vill säga hus som står på platsen när järnvägsplanen vinner laga kraft. Upprättar Trafikverket en järnvägsplan finns inte någon skyldighet att ta hänsyn till kommande bostäder i en detaljplan. Staden och Trafikverket har inlett en dialog i frågan. Innan detaljplanen antas är det viktigt att buller och vibrationer är utredda för att inte riskera ny bebyggelse som inte klarar riktvärden.

3. Utformningen av järnvägen genom Mölndal fördjupas i det fortsatta arbetet med järnvägsplan. Utformningen av stationen i Mölndal studerar Trafikverket tillsammans med Mölndals stad. Trafikverket kommer att göra en noggrann produktionsplanering med syfte att uppnå en så effektiv och samhällsekonomiskt fördelaktig utbyggnadsordning som möjligt.

4. Kopplingar över Mölndalsåns dalgång i öst–västlig riktning kommer att hanteras vidare i det fortsatta arbetet med järnvägsplan och i samverkan med Mölndals stad.

2.7.18. Jernhusen

1. Sammantaget ser Jernhusen positivt på att projektet genomförs och vill uttrycka sin vilja att hela systemet med nya stambanor Stockholm–Göteborg samt Stockholm–Malmö färdigställs så snart som möjligt.

2. Lokaliseringsförslaget för den nya stationen i Mölndal (M1) möjliggör olika positioner för stationen. Om samhället vill ha en trygg och attraktiv station som inkluderar en byggnad och som inte fullt ut skall finansieras via Trafikverket, regionen eller staden bedömer Jernhusen att det södra läget är det enda som ger sådana förutsättningar. Här kan man skapa kopplingar mellan olika trafikslag samtidigt som det finns god interaktion med befintlig och kommande stadsbyggnad, inte minst med kommande Forsåker.

Jernhusen tror därtill starkt på att en placering i ett läge söder om bron skapar de bästa förutsättningarna för Mölndals fortsatta tillväxt eftersom viktiga befintliga målpunkter, exempelvis Astra Zeneca och GoCo, får närmare samtidigt som det finns möjligheter för staden att växa i nära anslutning och i fler riktningar. Därmed stöttar den nya infrastrukturen lokal och regional tillväxt och den sammanlagda effekten av investeringen optimeras.

Om stationen skulle placeras norr om bron påverkas upptagningsområdet negativt, vilket också minskar möjligheterna att fylla ett resecentrum med handel och servicefunktioner. Ett utbud av

handel och service med generösa öppettider är en viktig komponent för att uppnå en trygg och attraktiv station där resenärernas behov tillgodoses.

Därutöver utgör hyresintäkter från kommersiella funktioner även ett viktigt finansiellt tillskott för långsiktigt ekonomisk hållbar stationsdrift och utveckling.

3. En station vid B4 Lusharpan har goda förutsättningar att få tillgång till fler tåglinjer och skulle kunna utvecklas till en mer samlad stationsfunktion. En större och mer samlad stationsfunktion gynnar inte bara resenärerna utan även järnvägens och kollektivtrafikens operatörer som då får en mer bärkraftig verksamhet.

4. En stadsnära station är attraktivare för såväl resenärer som orten. Alternativet som har rangordnats som nummer ett innebär en utbyggnad av den befintliga stationen i Borås. Jernhusen ser positivt på ett sådant alternativ under förutsättning att regiontåg, från Jönköping, bereds goda möjligheter för att angöra stationen och att den ombyggda/tillbyggda stationen har plattformsförbindelser som medger enkla byten.

Samlas kommande regiontågsperronger för tåg mot Göteborg och Jönköping bredvid de befintliga för Viskadals- och Kust till kustbanan vid befintligt läge finns goda förutsättningar att bibehålla och utveckla dagens stationsbyggnad.

Det förutsätter dock att kommande plattformsförbindelser placeras så att den befintliga stations-byggnaden kan integreras på ett funktionellt och attraktivt sätt. Att inte på ett optimalt sätt kombinera flöden vid den befintliga stationen leder till att man går miste om potentialen till ökad trygghet, attraktivitet, effektivitet och finansiell bärkraft.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:135.

Trafikverkets kommentar:

1. Trafikverket noterar synpunkterna.

2. I det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan kommer stationens lokalisering inom den valda korridoren att utredas och preciseras i nära samverkan med Mölndals stad och andra berörda parter.

3. Lusharpan har av Trafikverket rangordnats som nummer 2. Osdal/Borås C har rangordnats som nummer 1 då den i jämförelse med Lusharpan är bättre ur hållbarhetssynpunkt och inte innebär lika stora miljökonsekvenser. Borås Stad ställer sig bakom hållbarhetsbedömningen att Osdal/Borås C (alternativ 1) är ett bättre alternativ än Lusharpan (alternativ 2).

4. Vid fortsatt dragning österut har Borås Stad spelat in möjligheten till ett triangelspår. Ett triangelspår innebär att den regionala trafiken kopplar ihop Ulricehamn, Jönköping med Borås på befintlig station i Borås C. Parallellt med järnvägsplan som ingår i Göteborg–Borås planerar Trafikverket därför att genomföra en fördjupningsutredning för ett triangelspår för den fortsatta utbyggnaden österut. Syftet är både att kunna utgöra beslutsunderlag för avgränsning av planläggning av aktuell järnvägsplan samt att klargöra möjligheter och begränsningar för ett eventuellt framtida triangelspår.

I det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan kommer stationens lokalisering inom den valda korridoren och plattformsförbindelser att utredas och preciseras i nära samverkan med Borås Stad och andra berörda parter.

2.7.19. Landvetter Södra Utveckling AB

1. För synpunkter i ärendet hänvisar Landvetter Södra Utveckling AB (LSUAB) och konsortium för Landvetter Södra till tidigare inskickade synpunkter till Trafikverket i samband med samråd 2 och 3.

Fullständigt yttrande finns diarieförtt på ärendenummer TRV 2021/128691:111.

Yttrandet från samrådet våren 2021 sammanfattas i det följande:

2. Landvetter Södra Utveckling AB menar att 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 stat medverkar till att planera för hållbara och långsiktiga kollektiv-trafiklösningar. Det är också mot den bakgrund som konsortiet gått ihop och tydligt vill understryka vikten av att möjliggöra för hållbar stadsutveckling genom att planering av en station för regiontågstrafik i Landvetter Södra fortsätter. Samhällsnyttan med ett stationssamhälle väger klart tyngre än en tre minuter längre resa från Göteborg till Borås.

Trafikverkets kommentar:

1. Trafikverket noterar att LSUAB hänvisar till sina tidigare yttranden.

2. Utifrån nya stambanors ändamål och trafikering har Trafikverket tillsammans med Västra Götalandsregionen tagit fram ett antal underlag för att utreda ytterligare stationsorter. De framtagna underlagen visar att ytterligare en stationsort medför att:

- Gångtiden för regionaltåg på sträckan Göteborg–Borås ökar med 3–4 minuter.
- Höghastighetståg kommer att köra ikapp regionaltåg, som då tvingas vänta på att bli omkörda. Detta ökar gångtiden för hälften av regionaltågen med ytterligare 5 minuter.
- Ojämna gångtider och ”förbigångar” innebär ökad risk för förseningar och minskad punktlighet.
- Restiden mellan Göteborg och Borås ökar för samtliga regionaltåg, vilket enligt Västra Götalandsregionen kommer att minska det totala antalet resor på sträckan.

Mot bakgrund av dessa underlag gjorde Trafikverket ett ställningstagande där bedömningen var att de nyttor som uppkommer vid ytterligare stationer på sträckan Göteborg–Borås inte uppväger de nackdelar som de medför. Trafikverket har därför enbart studerat stationsorterna Mölndal, Landvetter flygplats och Borås i lokaliseringsutredningen. Mot bakgrund av ställningstagandet har andra stationsorter som är möjliga att trafikera utifrån en kopplings-punkt mellan stambanan och Kust till kustbanan studerats inom ramen för en åtgärdsvalsstudie för stråket Göteborg–Borås. Kopplingspunkten har inte studerats i lokaliseringsutredningen, men det klarläggs för vilka av lokaliseringsutredningens alternativ som kopplingspunkten bedöms vara möjlig. En framtida station vid Landvetter Södra omöjliggörs inte av något av korridoralternativen.

2.7.20. MölnDala Fastighets AB

1. Mölndala Fastighets AB (MFAB) bedriver ett nära samarbete med Mölndals stad kring stadsutvecklingsprojektet Forsåker. Bolaget är markägare och Forsåkerområdet ligger i direkt

anslutning till järnvägen genom Mölndal och påverkas därför av ny järnväg. MFAB står bakom de synpunkter Mölndals stad framför i sitt yttrande men väljer att koncentrera sig på frågor som har betydelse för Forsåker.

2. Framför allt är det tre frågor som är särskilt viktiga för MFAB att lyfta fram. Det är dels korridor-avgränsningen i förhållande till riksintresseanspråket där MFAB vill förvissa sig om att fortsatt planering och utbyggnad inom Forsåker inte hindras. (MFAB noterar att Trafikverket i samrådsredogörelsen bedömer att första detaljplanen för Forsåker inte påverkas vilket är mycket positivt). Dels perronglägenas placering som är avgörande för Forsåker att etablera arbetsplatser och arbetet med destinationsutveckling för att som uppdraget anger skapa ett betydande besöksmål i Västsverige. Den tredje punkten rör framtida byggskede där tidplaner och logistik och samarbete blir mycket viktiga för de båda projekten och övriga projekt inom Mölndals stad som pågår eller föranleds av utbyggnaden av järnväg. MFAB vill särskilt lyfta behovet av en nära och tät dialog framgent mellan berörda parter Trafikverket, Mölndals stad och Mölndala Fastighets AB. Plattformarnas placering vid Mölndals station hanteras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

3. MFAB instämmer i det av Trafikverket förordade korridoralternativet Mölnlycke som det bästa valet vilket också lyfts fram av Mölndals stad. En ny stambana mellan Göteborg och Borås med station i Mölndal bidrar till en förstärkt och förstorad arbetsmarknad. Med en utvecklad knutpunkt för kollektivtrafik i Mölndal avlastas Göteborg från trafik och två stora pendlingsstråk Göteborg–Borås och Göteborg–Kungsbacka knyts samman i en attraktiv punkt där Forsåker är beläget. Detta möjliggör för utveckling av näringsliv och bostäder inte enbart i Mölndal utan också i västra Göteborg och Halland. Sträckningen via Mölndal skapar också bättre förutsättningar för resenärer från Halland att nå Landvetter flygplats med tåg.

4. Det är mycket positivt för Mölndal och Forsåker att Trafikverket pekar ut en station i Mölndal. Forsåker kommer bidra till en ökning av resandeunderlaget som för Mölndals station väntas trefaldigas till 2035 när Västlänken och den nya järnvägen är färdigställd. Ett stationsläge i Mölndal ger stora fördelar för stadsutvecklingen inom Forsåker med avseende på sociala, ekologiska och ekonomiska hållbarhetsaspekter och möjliggör hållbart resande och ökad mobilitet. Ett av Forsåkers hållbarhetsmål som stödjs är: ”I Forsåker är det lätt att resa hållbart och vi strävar mot att 90 procent av resorna är hållbara.” Stationen ligger centralt och nås av många till fots och med cykel eller buss. Forsåker planeras utifrån ett minskat bilinnehav. Mölndals stad har som mål att Forsåker ska bli en destination i Mölndal och Västsverige med Industrikärnan som dess tyngdpunkt. Mölndalsbro utgör idag en tydlig entrépunkt till Mölndal och Göteborg söderifrån och är även en viktig förbindelse mellan västra och östra delarna av Mölndal. Utveckling och utformning av stationsområdet är därför mycket betydelsefull. MFAB ser positivt på de förslag till platsspecifika gestaltningsavsikter för stationsalternativ M1 som anges i gestaltningsprogrammet. Nya broar och en utbyggd station kan bli nya landmärken vid infarten till Mölndal och Göteborg. Att Mölndals station utvecklas till en attraktiv kollektivtrafikknutpunkt med inslag av handel och service ser MFAB som en stor fördel.

MFAB delar inte Trafikverkets bedömning att Mölndalsåns dalgång på grund av de stora infrastrukturstråken med vägar som går över E6/E20 inte är känsligt för visuellt intrång. Snarare tvärtom. Topografin och kulturmiljöer i stråket ger karaktär och är känsliga för intrång. En omsorgsfull gestaltning av trafikanläggningar, bebyggelse längs stråkets sidor längs stråket är viktig för upplevelsen och binder ihop västra och östra Mölndal. En breddning av trafikområdet ökar de upplevda barriäreffekterna och medför negativ påverkan för stadsutveckling. För Forsåker är en stationsnära stadskärna attraktivt och MFAB vill betona vikten av att säkra stadsutveckling så nära järnvägsanläggningen som möjligt för att minska barriäreffekter och trafikbuller från infrastrukturen.

5. I det pågående detaljplanearbetet har Mölndals stad och MFAB sett över utrymmesbehov och anpassat planområdet DP1A och ledningsutbyggnad efter den utbredning av korridor som redovisades vid samråd 2 och spårutredning för att inte komma i konflikt med utbyggnaden av ny järnväg. Korridoren ska inrymma ytor som behövs vid utbyggnad till exempel etablering, upplag och tillfälliga vägomläggningar etc. MFAB ser med stor oro på att korridoren nu breddats åt öster vilket innebär att del av planområdet som omfattar cirkulationsplats och kvartersmark för ett nytt kontorshus hamnar inom eller berör korridoren. Det framgår inte av lokaliseringsutredningen varför korridoren har breddats jämfört med vad som tidigare redovisats i underlag och möten med Trafikverket. Inte heller framgår det vad konsekvensen av detta medför för Forsåker och detaljplaner som är under framtagande.

6. Placering av plattformar kan antingen ske norr eller söder om Mölndals bro enligt Trafikverket. Mölndals stad önskar noggrant analysera konsekvenser och förutsättningarna för var dessa lokaliseras bäst. MFAB kan se en fördel med en placering söder om Mölndals bro. Med en ny gång- och cykelbro söder om Mölndals bro kan angöring till plattformarna ske både i norra och södra änden av plattformarna. För Forsåker är ett perrongläge söder om Mölndals bro mycket betydelsefullt för att gång- och cykelflöden som skapas genom Forsåker och medverka till att Forsåker blir den besökspunkt/destination som förutsatts i uppdraget. För etablering av verksamheter är kopplingen till Mölndals station både fysisk och visuellt avgörande. Ett aktivt mobilitetsarbete och låga parkeringstal förutsätter goda förbindelser till kollektivtrafik och en gång- och cykelbro utan möjlighet att nå perrongerna riskerar att bli en lång och otrygg förbindelse som inte kommer användas i lika hög grad. MFAB:s bedömning är att förutsättningar för en kommersiell stationsbebyggelse endast finns söder om Mölndalsbro. Den kan fånga upp både de flöden som finns idag samt nya flöden som kommer som en del av utvecklingen av Forsåker. Kommersiella verksamheter är beroende av både resenärsflöden och naturliga flöden. Enligt bland annat den flödesanalys som MFAB låtit göra, av Spacescape, bedöms cirka 10 000 personer dagligen förflytta sig genom/mellan Forsåker och centrala Mölndal via en framtida planerad gång- och cykelbro mot endast 2–3 000 personer längs nuvarande Mölndalsbro.

7. Utbyggnaden av järnvägen Göteborg–Borås är ett angeläget och mycket intressant projekt som tillsammans med den kraftiga tillväxt genom utbyggnadsprojekt som sker i Mölndal innebär mycket stora möjligheter men också utmaningar. Utbyggnad av järnväg och Forsåker kommer sannolikt pågå samtidigt. Detta förutsätter samarbete och samordning. Utbyggnadsordning, tidplaner och logistik blir mycket viktigt. Byggstart för allmän platsmark och de första bostäderna inom Forsåker är planerade att ske 2023–2024 och utbyggnad kommer ske etappvis samtidigt som återstående detaljplaner tas fram. Ett fullt utbyggt Forsåker beräknas stå klart 2035. Planerad byggstart för den nya järnvägen Göteborg–Borås anges av Trafikverket till 2025–2027 med en beräknad byggtid på 10 år. Dessa tider måste dock ses som mycket osäkra då det är ett mycket omfattande projekt där också mycket av planläggningsprocessen kvarstår. Det finns idag heller inga beslut om genomförande eller när olika delsträckor ska byggas ut.

8. Väg E6/E20 och Västkustbanan utgör idag kraftiga barriärer och den redovisning av stora barriäreffekter som järnvägsutbyggnaden orsakar bör inte leda till försämringar. MFAB anser att de är en intressant tanke med överdäckning av väg E6/E20 och järnväg som Mölndals stad för fram vid Mölndals bro som Trafikverket bör studera vidare. Fler östvästliga förbindelser behövs för såväl bil som gång- och cykeltrafik för att mildra de barriäreffekter som en utbyggnad av järnvägen orsakar och bättre koppla ihop västra och östra Mölndal. Inom Forsåkersprojektet planeras en ny vägbro samt en gång- och cykelbro som förbinder östra och västra Mölndal. På karta över utpekade barriärer i Mölndal är Forsåker markerat tillsammans med större vägar och järnvägar. MFAB anser att det är missvisande att jämföra ett utbyggnadsområde som Forsåker med stora väg- och järnvägsstråk.

Området planeras som en destination och målpunkt med stråk i olika riktningar för passage. Med Mölndals stads vision om att bygga samman östra och västra Mölndal ökar i stället behovet av öst-västliga förbindelser mellan Forsåker och innerstaden och västra Mölndal.

9. Mölndalsåns dalgång är idag påverkat av buller från befintlig infrastruktur. Utbyggnaden av och breddningen av järnvägen innebär en ökad bullerpåverkan. Beroende på val av anläggningstyp kan bullerstörningar reduceras. Om järnvägen går i markplan, på bank eller bro påverkas närområdet av buller och bullerskyddande åtgärder krävs. Om järnvägen förläggs i kausun/tråg eller skärning begränsas bullerstörningarna. Bullerskyddsåtgärder på den nya stambanan kan skydda omgivande områden mot buller från befintlig infrastruktur och förbättra ljudmiljön i omgivande bostadsområden. Det är angeläget att bullerskyddande åtgärder vidtas för att stationsnära bostadsbebyggelse ska kunna tillkomma. Inom Forsåker utgör också den planerade bebyggelsen närmast väg och järnväg ett bullerskydd för bakomliggande bostadskvarter.

10. Mölndalsån är en unik resurs som omfattas av biotop och artskydd. Mölndalsån har också ett viktigt kulturhistoriskt värde. Ån kommer även tillsammans med intilliggande torgytor och grönområden utgöra natur- och rekreationsområde för boende i stadsdelen. Inom Forsåker pågår arbete med ombyggnad av betongårännan och anläggande av bypassrör, intag med mera. Miljödom för dessa åtgärder finns (2019-10-31). En ytterligare ansökan för vattenkraftverk är inlämnad och nyligen kompletterad inför prövning. En tredje ansökan avses lämnas in i ett senare skede avseende fallrättigheter. Trafikverket anger i miljöbedömningen att det kan krävas avsteg från ickeförsämrings-kravet för miljökvalitetsnormer för Mölndalsån och även Kålleredsbäcken med permanent påverkan som följd. Det är viktigt att minimera intrång och beakta värdefulla naturmiljöer och ekologiska samband samt att de platsspecifika gestaltningsavsikter som anges i gestaltningsprogrammet för Almedal–Lackarebäck också omfattar Forsåker. MFAB förutsätter precis som Mölndals stad att Trafikverket tar ansvar för de miljö- och juridiska processer som uppkommer för Mölndalsån och Kålleredsbäcken som följer av järnvägens påverkan.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:120.

Trafikverkets kommentar:

1. Trafikverket noterar att MFAB står bakom Mölndal stads yttrande.

2. Trafikverket noterar att MFAB lyfter följande tre frågor som särskilt viktiga: korridoravgränsningen i förhållande till riksintresseanspråket, perronglägenas placering samt tidplaner, logistik och samarbete kopplat till byggskedet.

3. Trafikverket noterar synpunkterna.

4. Trafikverket noterar synpunkterna. Utformning av stationsområdet kommer att ske i nära samverkan med Mölndals stad och andra berörda parter.

Gestaltning av järnvägsanläggningen kan sammanfattas som den fysiska utformning av anläggningen som krävs för att uppfylla våra projektmål. Projektmålen består av tekniska mål inom kategorierna kapacitet och robusthet, restider, stationslägen, energieffektiva transporter och klimat, men även av omvärldsorienterade mål som landskap, naturresurshållning, hälsa och säkerhet och arkitektur. I arkitekturmålen står bland annat att *den nya järnvägen ska kännetecknas av en hög arkitektonisk ambition och kvalitet såväl i helhet som i detaljer, med plats för banbrytande arkitektur där det är motiverat* och *den nya järnvägen och dess*

stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till en attraktiv och sömlös upplevelse ur ett hela resan-perspektiv.

Trafikverket beslutade i juni 2021 om ett strategiskt dokument i form av *Kvalitetsprogram Arkitektur Nya Stambanor*. Kvalitetsprogrammet redogör för kvaliteter, principer och riktlinjer för arkitekturen i nya stambanor och omhändertar samt konkretiserar Trafikverkets övergripande mål för nya stambanor, definierar arkitektonisk kvalitet och identifierar kommande utredningsbehov.

5. Korridorens utbredning är tilltagen för att rymma tillfälliga ombyggnader av befintliga spår och vägar under byggskedet samt erforderlig grundförstärkning av omgivande mark. Bland annat vid Mölndalsbro har korridoren breddats österut för att rymma en eventuell grundförstärkning av Järnvägsgatan. Trafikverket bedömer att området öster om Järnvägsgatan och Forsåkers detaljplan inte kommer att påverkas av denna åtgärd. Fortsatt dialog kommer att hållas med Mölndals stad i denna fråga.

6. Trafikverket delar MFAB:s synpunkt att utformningen av stationsområdet är av stor vikt för kopplingen mellan den östra och västra sidan av centrala Mölndal. I det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan kommer stationens lokalisering inom den valda korridoren att utredas och preciseras i nära samverkan med Mölndals stad och andra berörda parter.

7. Trafikverket kommer att göra en noggrann produktionsplanering med syfte att uppnå en så effektiv och samhällsekonomiskt fördelaktig utbyggnadsordning som möjligt. Fortsatt dialog kommer att hållas med Mölndals stad i denna fråga.

8. Trafikverkets grundutförande för stationer gäller, vilket innebär att om det krävs överdäckning för att järnvägens funktion ska uppnås ska den ingå i Trafikverkets projekt, annars är det något som behöver finansieras av staden. Möjligheterna att förbättra de öst-västliga kopplingarna och minska barriäreffekterna i Mölndalsåns dalgång i samband med planerad utbyggnad av järnvägen kommenteras i avsnitt 2.2.5, punkt 8–11.

Figur 4.17 i lokaliseringsutredningen visar en kartläggning av befintliga barriärer. Forsåker utgjorde vid analysens genomförande ett otillgängligt industriområde. Vid genomförande av planerad stadsutveckling i området kommer det finnas förutsättningar att tillgängliggöra området.

9. I det fortsatta utredningsarbetet inom järnvägsplanen kommer fördjupade studier att genomföras avseende bland annat stomljud och vibrationer.

Trafikverket tar enbart hänsyn till befintligheter, det vill säga hus som står på platsen när järnvägsplanen vinner laga kraft. Upprättar Trafikverket en järnvägsplan finns inte någon skyldighet att ta hänsyn till kommande bostäder i en detaljplan. Staden och Trafikverket har inlett en dialog i frågan. Innan detaljplanen antas är det viktigt att buller och vibrationer är utredda för att inte riskera ny bebyggelse som inte klarar riktvärden.

10. Mölndalsån utgör inte ett beslutat biotopskyddsområde enligt miljöbalken på den aktuella sträckan och omfattas inte heller av generellt biotopskydd på sträckan. På den aktuella sträckan har det inte framkommit förekomst av arter som föranleder att en artskyddsprövning aktualiseras. Däremot är Mölndalsån på sträckan en vattenförekomst där ingen ytterligare

försämring får ske. Länsstyrelsen har i sitt yttrande hänvisat till dom för Forsåker Mål nr M 4861–16, daterad 2019-04-26. Trafikverket har varit i kontakt med MFAB och fått bekräftat att det är dom i Mål nr 4861-16 som avses. Trafikverket kommer vid utformandet av järnvägsplanen ta hänsyn till andra tillstånd såsom beslutade kompensationsåtgärder i form av biotopförbättrande insatser för lax och öring på 800 m2 reglerade i dom för Forsåker Mål nr M 4861–16.

Gällande gestaltningsprogrammet för Almedal–Lackarebäck så omfattar detta även Forsåker.

Se även Trafikverkets bemötande till Mölndals stad under punkt 23–25 i avsnitt 2.2.5.

2.7.21. NCC Industry

NCC Industry driver bergtäkt med försäljning av ballast samt deponi, återvinning och asfaltverk i Ramnaslätt, Borås Stad. Anläggningen är belägen på fastigheten Viared 7:2 med flera strax väster om Borås och norr om riksväg 40.

Bolaget noterar att lokaliseringsutredningen föreslagit en dragning av stambanan söder om riksvägen och den egna anläggningen. Den egna verksamhetens deponi och bergtäkt med brytning av berg på djupet skulle sannolikt ha inneburit en konflikt med de alternativa dragningar som Trafikverket föreslog i norr.

Bolaget ser därför den föreslagna dragningen av stambanan som positiv.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:89.

Trafikverkets kommentar:
Trafikverket noterar synpunkterna och bekräftar att de lokaliseringsalternativ som är föremål för tillåtlighetsprövning ej berör de fastigheter som nämns i yttrandet.

2.7.22. Sveriges Åkeriföretag

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:129.

Trafikverkets kommentar:
Trafikverket noterar att Sveriges Åkeriföretag inte har något att erinra.

2.7.23. Tornet Bostadsproduktion AB

1. För detta yttrande står en arbetsgrupp som under många år och på olika sätt arbetat för en lyckad järnvägslösning för Borås. Förutom medverkande experter är fastighetsbolaget Tornet intressent som exploatör och medfinansiär i en ny centrumstadsdel som kan byggas över Nya Borås C. Arbetsgruppen vill med förslaget visa att en överbyggd stationslösning för alla järnvägslinjer som trafikerar Borås kan förverkligas och till kostnader som är 3 miljarder lägre än Trafikverkets förslag med en extern brostation.

Norrköping, Linköping och Jönköping har redovisat centrala stationslägen i sina förhandlingar med Trafikverket. Borås Stad tog år 2008 fram förslaget "Framtidens Borås – staden och järnvägen" som

visar på en centrumstation i markläge. Dåvarande Banverket tyckte att en nedsänkt station med bebyggelse ovanpå skulle kunna ge en medfinansiering av projektet. Ett sådant förslag har dock aldrig utretts. Därför har Tornet Bostadsproduktion AB valt att utreda Banverkets idélösning.

2. I en första etapp ska självklart stambanan gå till Borås Centrum. Detta kan ske från Viared och i tunnel under riksväg 27 till regementet och därefter i ett öppet tråg till centrumstation. Stambanan kan i etapp 2 fortsätta i tunnel under Norrmalm och vidare norr om Ulricehamn. Föreslagen stationslösning finns i Knutpunkten i Helsingborg och Malmö nya station.

3. Med Skanskas förslag kan en pelarbana byggas till år 2030 till en kostnad som är 15 miljarder lägre. Samtidigt byggs överdäckningen med centrumstation till en kostnad av 5 miljarder minus 2 miljarder i byggrättsintäkter.

4. Att anlägga en nedsänkt station på nuvarande bangård som Tornets förslag visar är fullt möjligt med modern smart teknik. Grundvattentrycket behärskas genom egenvikt av påbyggnader samt förankring till berg. Godståg med farligt gods leds i separat tunnelrör.

En preliminär kostnadsanalys visar att en sträckning från Viared till Regementet och vidare mot en nedsänkt station för att fortsätta österut under Norrmalm är 3 miljarder billigare än en station på bro över Viskans dalgång och tunnel till utredningsgränsen vid Häglared. Tornet har beräknat Trafikverkets förslag (B11A) till 13 miljarder varav 3 miljarder är pelarbro över Viskans dalgång. Vårt förslag är beräknat till 10 miljarder varav centrumstation 5 miljarder–2 miljarder i byggrättsintäkter.

5. Beslutet om höghastighetsbana finns ännu inte förankrat i riksdagen. Därför bör det hållas öppet för en ny stambana som trafikerar Sveriges största städer Göteborg–Borås–Ulricehamn–Jönköping–Linköping–Norrköping–Stockholm. Den nya banan används för snabba tåg, kanske 250 km/h, som kan stanna i de stora städernas centrum för att kunna möta det ökande resandebehovet. Det är ju dessa städer som växer mest och alltså behöver ökad, miljövänlig transportkapacitet med bästa möjliga tillgänglighet i centrumnoder. Sverigeförhandlarna ville använda olika metoder att samfinansiera Sveriges nya stambanor bland annat med hjälp av finansiering från nya byggrätter på och runt stationslägena.

Tornet Bostadsproduktion AB har bifogat ett idékoncept till nedsänkt station i Borås som kan genomföras till 2030–2035 genom ett byggkonsortium. Förslaget är ett svar på Banverkets önskan att år 2008 utreda en nedsänkt station.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:97.

Trafikverkets kommentar:

1. Trafikverket delar Tornets synpunkter att ett centralt stationsläge i Borås ger bäst funktion för resenärerna samt skapar goda förutsättningar för stadens framtida utveckling. I lokaliseringsutredningen har flera tänkbara alternativ med centralt stationsläge studerats, både med station på huvudbana och bibana. Av dessa har en utbyggnad av befintlig station med spår och plattformar för snabba regionaltåg mellan Göteborg och Borås bedömts vara det bästa alternativet. Övriga alternativ har valts bort av främst miljö- och kostnadsmässiga skäl.

2. I lokaliseringsutredningen redovisas ett alternativ med tunnel under regementet och en station i nedsänkt läge vid nuvarande Borås C. Alternativet har valts bort på grund av de skäl som redovisas under punkt 4 nedan.

3. Trafikverket har utvärderat olika åtgärder som kan minska investeringskostnaden för nya stambanor. Ett kostnadseffektivt alternativ till konventionell linjeoptimering och anläggningsmetoder kan i vissa landskap vara så kallade landbroar med en produktionsoptimerad och industrialiserad utformning. Landbroar som koncept är något som under rätt förhållanden både kan minska anläggningsmassan och effektivisera genomförandet. Utöver de rent kostnadsreducerande potentialerna har landbroar även andra positiva effekter som till exempel att minska järnvägens fysiska barriäreffekt. Ett landbrokoncept ger en anläggning som kräver stora volymer betong och armering vilket med nuvarande jämförelsevärden jämfört med markförlagd anläggning ofta ger en ökad klimatpåverkan från cement och stål. Ett landbrokoncept ger också en anläggning med stor visuell påverkan och kräver generellt längre sträckor med bullerskyddsskärmar, jämfört med markförlagd järnväg.

Konkurrenskraften mot konventionellt utformad järnväg är dock helt beroende av landskapets topografi, geologi och de utmaningar som anpassningen till enskilda platser innebär. För delen Göteborg–Borås bedöms alternativet med landbroar vara mindre lämpligt på grund av att järnvägen på grund av kravet på största tillåtna lutning (2,5 procent) inte kan följa den kuperade terrängen på sträckan. Broarna skulle bli orimligt höga om djupa skärningar och tunnlar ska undvikas. För sträckan Göteborg–Borås ligger potentialen i landbrokonceptet sannolikt inte i att bygga stora delar av järnvägen på dessa broar, utan snarare att byta ut längre traditionella broar mot denna standardiserade lösning, vilket skulle kunna medföra lägre projekterings- och produktionskostnad. För att kunna realisera potentialen i landbrokonceptet krävs fortsatt utredning och analys av de olika aspekterna som behöver beaktas innan något beslut kan fattas om det kan bli aktuellt på någon del av sträckan Göteborg–Borås.

4. När det gäller alternativet med nedsänkt station enligt Tornets förslag gör Trafikverket följande bedömningar (se även avsnitt 5.2.3 i lokaliseringsutredningen):

- En station på huvudbana för både stannande och genomgående höghastighetståg samt regionaltåg är en mycket stor anläggning. Den behöver utformas med rakspår och växlar för höga hastigheter, vilket medför att sträckan med fler än två spår kommer att bli minst 3–4 kilometer lång. Detta styr linjesträckning och möjliga lägen för tunnlar på båda sidor av stationen.
- De spårgeometriska krav som är kopplade till restider och kapacitet medför att delar av den centrala stadskärnan, bland annat högskolan, måste rivas till följd av att den fortsatta sträckningen av järnvägen nordost om stationen kommer att gå i öppet schakt eller betongtunnel. Den av Tornet föreslagna metoden att borra en tunnel i sand med högt grundvattentryck under befintliga byggnader bedöms vara förenat med alltför stora risker.
- Den av Tornet föreslagna stationen med nio parallella spår och fyra plattformar kräver större bredd än vad skisserna visar. Dessutom behövs ytterligare minst ett plattformsspår för befintliga banor.
- Passagen under Viskan innebär tillfällig eller permanent omledning av Viskan med risk för påverkan på vattenförekomstens statusklassning.
- Anläggningen kommer att påverka grundvattennivåer och grundvattenströmningar i jordlager inom centrala Borås. Detta kan påverka befintliga byggnader och anläggningar som inte är grundlagda på berg med sättningar som följd. Detta gäller flertalet av de centralt belägna byggnaderna.

- Hantering av stora grundvattenmängder och ett högt grundvattentryck medför kostsamma åtgärder i både bygg- och driftskedet.
- Omfattande betongkonstruktioner i form av tunnlar och tråg medför höga kostnader och negativ klimatpåverkan.
- Kust till kustbanan, Viskadalsbanan och Älvsborgsbanan, behöver sänkas till samma nivå som den nya stambanan. Dessa ombyggnader är kostsamma och kommer att påverka omgivande stadsbebyggelse inom 1,5–2 kilometers avstånd från stationen. Dessutom kommer omfattande provisoriska spårlösningar att krävas för att upprätthålla tågtrafiken på befintliga banor under byggnadstiden.
- Den nya stambanan ska utformas som ett separat system i förhållande till omgivande järnvägsnät, vilket innebär att de andra banorna inte får korsa stambanan i samma plan inom stationsområdet. Trafiken på Kust till kustbanan och Älvsborgsbanan får inte heller gå på den nya stambanan mellan Borås och Göteborg som Tornet föreslår.

Mot bakgrund av ovanstående punkter bedömer Trafikverket att kostnaden för den av Tornet föreslagna stationen är betydligt större än vad som anges i yttrandet. Kostnadsjämförelsen av Tornets och Trafikverkets förslag är också missvisande då den utgår från att stambanan, inklusive bibanan till Borås C, har en maximal lutning på 1 procent i stället för tillåtna 2,5 procent. Det innebär bland annat att antagna tunnellängder är felaktiga.

Sammantaget bedöms alternativet med en nedsänkt station ha låg måluppfyllelse inom både ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet.

5. Trafikverket arbetar utifrån en nationell plan för transportsystemet som fastställs av regeringen vart fjärde år. I den av regeringen nyligen beslutade nationella planen för transportsystemet 2022–2033 ingår samtliga etapper av de nya stambanorna: Ostlänken, Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund samt påbörjad planläggning för de centrala systemdelarna mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping.

2.8. Allmänheten

Denna version av granskningsutlåtandet är anpassad för publicering på webben.

Avsnitt 2.8 i granskningsutlåtandet innehåller personuppgifter och får med hänvisning till Dataskyddsförordningen (GDPR) inte publiceras på webben.

Granskningsutlåtandet i sin helhet finns tillgängligt i Trafikverkets diarium. Du kan skriva till trafikverket@trafikverket.se och begära att få ta del av granskningsutlåtandet. Ange ärendenummer TRV 2021/128691.