

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Göteborg-Borås, en del av nya stambanor

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

Järnvägsplan, Lokaliseringsutredning 2021-12-20

Ärendenummer TRV 2019/1823

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

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

Författare: Mattias Bååth, Ramboll

Dokumentdatum: 2021-12-20

Ärendenummer: TRV 2019/1823 med tillhörande ärendenummer TRV 2020/119740, TRV 2021/23920, 2021/64422 och TRV 2021/71880

Uppdragsnummer: 167 824

Version: nr 3.1

Projektledare: Malin Odenstedt Lindhe och Jan Johansson, Trafikverket

Produktansvarig: Josefin Axelsson, Trafikverket

Foto på framsida: Trafikverket

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

Underlag bakgrundskartor: © Lantmäteriet

Innehåll

1. SAMMANFATTNING.....	5
2. SAMRÅDSPROCESSEN.....	8
3. MÖTESSERIER.....	10
3.1. Samrådsgrupp	10
3.2. Tjänstemannagrupp	11
3.3. Länsstyrelsen i Västra Götalands län	12
3.4. Kommungrupper	13
3.5. Ledningsägare	15
3.6. Risk och säkerhet	16
3.7. Luftfartsverket	16
3.8. Försvarsmakten.....	16
3.9. Statliga verk	16
4. SAMRÅD VÅREN 2020	17
4.1. Samrådsrets	17
4.2. Inbjudan till samråd	20
4.3. Digitalt samråd.....	21
4.4. Länsstyrelsen i Västra Götalands län	24
4.5. Berörda kommuner	28
4.6. Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund.....	41
4.7. Övriga berörda myndigheter	45
4.8. Näringsliv och näringslivsorganisationer	51
4.9. Ledningsägare	56
4.10. Organisationer och föreningar	60
4.11. Övriga.....	66
4.12. Allmänheten	72
5. SAMRÅD HÖSTEN 2020.....	80
5.1. Samrådsrets	81
5.2. Inbjudan till samråd	83
5.3. Digitalt samråd.....	84
5.4. Länsstyrelsen i Västra Götalands län	87
5.5. Berörda kommuner	92
5.6. Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund.....	103

5.7.	Berörda statliga myndigheter	107
5.8.	Berörda statliga bolag.....	114
5.9.	Organisationer och föreningar som kan antas bli berörda	117
5.10.	Övriga	147
5.11.	Ledningsägare.....	164
5.12.	Allmänheten	168
6.	SAMRÅD VÅREN 2021	179
6.1.	Inbjudan till samråd.....	183
6.2.	Digitalt samråd	184
6.3.	Länsstyrelsen i Västra Götalands län.....	188
6.4.	Berörda kommuner.....	201
6.5.	Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund	220
6.6.	Berörda statliga myndigheter	225
6.7.	Berörda statliga bolag.....	235
6.8.	Organisationer och föreningar som kan antas bli berörda	237
6.9.	Övriga	261
6.10.	Allmänheten	289

1. Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samråd i lokaliseringsutredningen för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttranden, minnesanteckningar och protokoll finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats under de tre samråd som genomförts under våren 2020, hösten 2020 och våren 2021.

Under våren 2020 genomfördes det första samrådet med syfte att vara kunskapsinhämtande samt för att vara underlag inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen bedömde att samrådsunderlaget hade en god kvalitet och var tillräckligt omfattande för det aktuella skedet i processen. Under samrådet kom det in en del förslag på kompletteringar av fakta i samrådsunderlaget, projektmålen och på samrådshandlingen. Även många synpunkter med information om områden med höga natur- och kulturvärden, synpunkter som rör de samhällsekonomiska nyttorna samt farhågor om buller och vibrationer kom in. Exempel på andra synpunkter som kom in är frågan om huruvida ytterligare stationsorter längs ny järnväg mellan Göteborg och Borås än vad som anges i Trafikverkets positionspapper behöver utredas eller inte. Andra återkommande synpunkter rör stationslägen i Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. Även synpunkter om stationslägen utanför utredningsområdet i Ulricehamn och Jönköping har kommit in. Det kom även in önskemål om olika förslag på korridorer.

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

Under det andra samrådet hösten 2020 visades olika alternativ på korridorer där järnvägen kan gå samt områden och alternativ som har varit med tidigt i utredningen, men som föreslås att inte utreds vidare. Detta samråd syftade till att skapa en dialog om hur lokaliseringsalternativen kan tillgodose ändamål och projektmål och dialog kring MKB:ns innehåll och utformning. Under samrådet inkom det synpunkter avseende förslaget på möjliga korridorer och stationslägen för den nya järnvägen. Många synpunkter rörde även områden med höga natur- och kulturvärden på flera platser inom utredningsområdet. Lokalisering längs väg 27/40 var en återkommande fråga. Även synpunkter på MKB:ns innehåll och utformning har kommit in. Synpunkterna har beaktats och hanterats under den konsekvensbedömning som skett efter samrådet och som lett fram till Trafikverkets förslag till lokalisering och rangordning som presenterades i samråd under våren 2021.

Det tredje samrådstillfället våren 2021 syftade till att samråda konsekvensbedömda korridorer och stationslägen samt den sammanvägda bedömningen av lokaliseringsalternativ. I samrådet ingick även Trafikverkets förslag till rangordning av lokaliseringsalternativ för ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Det förslag som rangordnades som nummer 1 omfattade korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsterminalen (L1) i kombination med korridor Bollebygd Syd och korridor Osdal/Borås C med station vid Osdal och bibana till Borås C (B11A). På den västra delsträckan fanns dessutom ett näst bästa alternativ i form av korridor Tulebo. På den

Sammanfattning

östra delsträckan fanns ett näst bästa alternativ i form av korridor Lusharpan med stationsläge B4. Till detta samråd redovisades även hela MKB:n med miljöbedömningar av effekter och konsekvenser.

Flertalet parter bland de yttranden som kommit in stödjer Trafikverkets förslag till rangordning av lokaliseringalternativ för ny stambana mellan Göteborg och Borås.

I samrådet yttrade sig länsstyrelsen kring redovisningen av bortvalda korridorer sett till naturvärden samt kring behov av kompletteringar som krävs för att länsstyrelsen ska kunna godkänna MKB:n. Länsstyrelsen efterfrågade särskilt fördjupade utredningar avseende påverkan på miljö kvalitetsnorm för vatten samt behovet av förtydliganden avseende skyddade arter. De lyfte även att det förordade förstahandsalternativet för station i Borås (stationsläge B11A) riskerar att ge stora negativa konsekvenser för mycket höga naturvärden vid Osdal och att intrånget i detta område ska minimeras i så stor utsträckning som möjligt. Ur naturvårdssynpunkt är därför andrahandsalternativet (Korridor Lusharpan med stationsläge B4) mindre negativt, sett till naturvärden.

Naturvårdsverket yttrade sig att det inte står bakom Trafikverkets föreslagna sträckning på delsträckan genom Borås utan förordar istället en korridor i tunnel genom Borås med stationsläge B1A. Bedömningen är att läget har bättre förutsättningar att bidra till omställningen av transportsystemet och till ett transporteffektivt samhälle. Trafikverkets förordade stationsläge B11A menar Naturvårdsverket dessutom har negativ påverkan på höga naturvärden.

Avseende korridor Mölnlycke har Härryda kommun yttrat sig att de inte står bakom en järnväg för höghastighetståg genom kommunen. Kommun förordar istället en återgång till tidigare utredd spårlinje med pendel-/regiontåg till Mölnlycke station som utgångspunkt och vidare sträckning österut mot Landvetter flygplats. Även Naturskyddsföreningen i Härryda avvisar del av korridoren norr om Yxsjöområdet enligt föreslagen utformning, då den är i konflikt med mycket höga natur- och friluftsvärden. Föreningen förordar enligt tidigare förslag att järnvägen förläggs i tunnel ända fram till Björred för att undvika markplan genom Yxsjöområdet. Om järnvägen anläggs i markplan enligt Trafikverkets förslag önskar föreningen att den förläggs så långt norrut som möjligt i korridoren för att minska intrånget i Yxsjöområdet. Naturskyddsföreningen Härryda avvisar även helt korridor Tulebo.

Mölnbals Naturskyddsföreningen har framfört synpunkter om klimatpåverkan i byggskedet och om påverkan på naturvärden. Föreningen förordar korridor Mölnlycke och att tunneln vid Yxsjöområdet behöver förlängas för att undvika konflikter med artskyddsförordningen. Borås Naturskyddsförening framför att Bollebygd Syd är det alternativ på sträckan Landvetter flygplats–Borås som ger minst påverkan på natur och djur och önskar att järnvägen förläggs så nära befintlig väg 27/40 som möjligt. Föreningen önskar även att järnvägen ska gå i tunnel från Viared till Borås C, utifrån påverkan på naturen. De framför även att B11A Osdal med framtida sträckning av huvudbana på bro över Viskan kan påverka fåglars sträckning genom Viskadalen.

Försvarmakten yttrade sig om att beroende på hur järnvägsanläggningen slutligen kommer att utformas och fastställas vid stationsläge B11A, så kan Försvarmaktens möjlighet att bedriva verksamhet inom övningsområdet Bråt förhindras. Därmed riskerar projektet att medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del enligt kap 3 9 § andra stycket miljöbalken. Försvarmakten motsätter sig att Trafikverket går vidare med alternativ Osdal/Borås C som riskerar att innebära att myndigheten inte kan bedriva verksamhet inom övningsområdet Bråt.

Under samrådet kom många synpunkter in från allmänheten avseende korridor Mölnlycke och korridor Tulebo. Dessa synpunkter rörde framförallt oro för sjunkande fastighetsvärden, buller, stomljud, vibrationer, luftkvalitet och elektromagnetiska fält, speciellt runt Mölnlycke och Benareby. Det har även kommit in liknande synpunkter längs korridor Bollebygd Syd och synpunkter om val av korridor och stationsläge i Borås och även val av korridor öster om Borås.

Från allmänheten har det även kommit synpunkter som rör djurliv och naturmiljö, särskilt i området som berörs av korridor Tulebo och korridor Mölnlycke. Även värden för friluftsliv och rekreation har lyfts i synpunkter och platserna som nämns berörs av korridor Mölnlycke, korridor Tulebo och korridor Bollebygd Syd. Det finns även en oro att fornlämningar eller andra kulturhistoriska platser och miljöer kan påverkas negativt och det gäller särskilt i Benareby i korridor Tulebo, Långenäs och Råda i korridor Mölnlycke samt Viared och Olsfors i korridor Bollebygd Syd. Överlag för hela sträckan lyfts även önskan att samlokalisera järnvägen med befintlig väg 27/40 för att minska påverkan och ytterligare barriärer.

Efter samrådet våren 2021 har justeringar och kompletteringar genomförts på lokaliseringsutredningen och MKB:n för att förtydliga den sammanvägda bedömningen av lokaliseringsalternativen. Det är bland annat metodiken för bortval som tydliggjorts och ett antal fördjupningar inom bland annat buller och naturmiljö som genomförts. Även andra kompletteringar till följd av samrådsynpunkterna har gjorts, så som förtydliganden avseende artskydd och möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormer för vatten.

Synpunkter, protokoll etcetera finns diarieförda under ärendenummer TRV 2019/1823 med tillhörande ärendenummer TRV 2020/119740, TRV 2021/23920, 2021/64422 och 2021/71880.

2. Samrådsprocessen

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

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

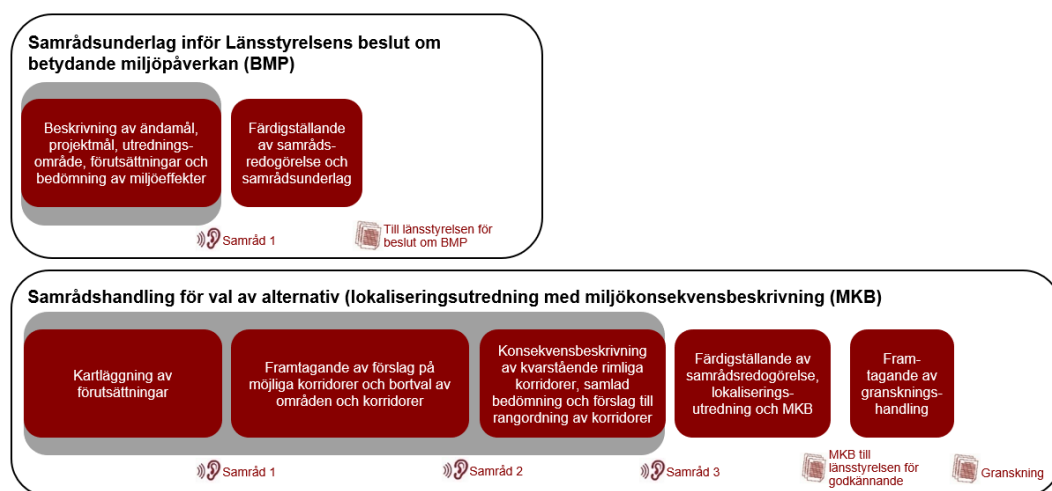
Planläggningsprocess för Göteborg-Borås



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

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

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



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

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

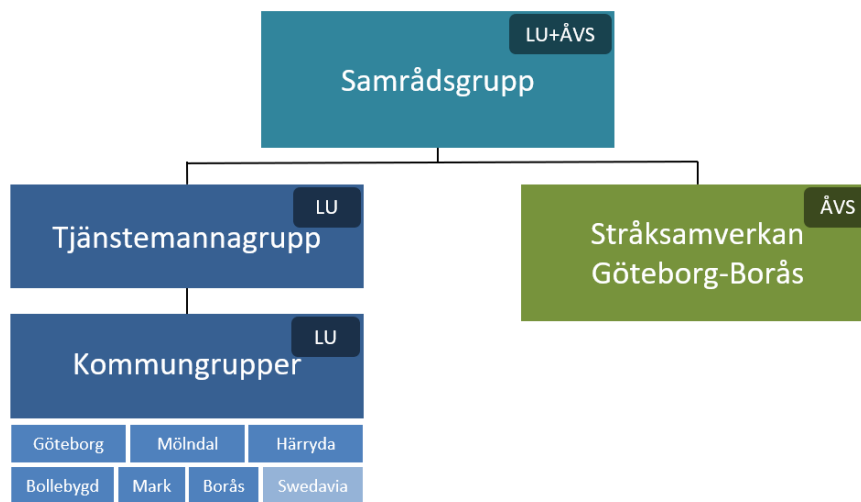
Det andra och tredje samrådet innefattar lokaliseringsutredning med MKB (samrådshandling för val av alternativ). Syftet med det andra samrådstillfället var att samråda förslag på möjliga korridorer och stationslägen för den nya järnvägen samt redovisa alternativen som föreslogs att väljas bort. Även utformning och förslag till innehåll i MKB:n redovisades. Det tredje samrådstillfället våren 2021 syftade till att samråda konsekvensbedömda korridorer och stationslägen samt en sammanvägd bedömning av lokaliseringsalternativ. I samrådet ingick även Trafikverkets förslag till rangordning av lokaliseringsalternativ för ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Till detta samråd redovisades även hela MKB:n med miljöbedömningar av effekter och konsekvenser.

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

Hur planläggningen ska genomföras beskrivs mer utförligt i Planläggningsbeskrivningen. I denna samrådsredogörelse beskrivs hur samrådet i lokaliseringsutredning för ny järnväg Göteborg–Borås har bedrivits fram till och med oktober 2021, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer och hur synpunkterna beaktats och vilka möten som hållits. Yttranden, synpunkter, protokoll etcetera finns diarieförda under ärendenummer TRV 2019/1823 med tillhörande ärendenummer TRV 2020/119740, TRV 2021/23920, 2021/64422 och 2021/71880.

3. Mötesserier

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



Figur 3. Pågående mötesserier.

3.1. Samrådsgrupp

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

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

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

arbetsgrupper för att kunna ta del av arbetsmaterial. På flera möten har tidplanen lyfts som mycket viktig och att alla måste hjälpa till för att inte problem ska uppstå som påverkar tidplanen. På mötena har det också framförts synpunkter kring hur styrande politiker ska involveras för att ta fram tydliga förutsättningar och besked till projektet. Det samverkansdokument som 2019 ingicks mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen har diskuterats, liksom flera beslutsunderlag kring ytterligare stationsorter och dess påverkan på kapacitet och resande.

Under mötesserien har även samrådet våren 2021 presenteras för samrådsgruppen och det kom frågor om stationslösningar i Borås, modellverktyg, kostnader för hela sträckan, ytterligare möjligheter att bygga ut systemet österut och att koppla samman stambanan med Kust till kustbanan. På efterföljande möte har även arbetet med samrådsredogörelsen och bemötanden följts upp. Andra ämnen som presenterats är tidplan för granskning av lokaliseringsutredningen och beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning, tidplan och upphandlingar för kommande järnvägsplaneskede samt kommande arbete med avsiktsförklaringar.

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

3.2. Tjänstemannagrupp

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

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

Sedan våren 2019 har det varit totalt 16 möten i tjänstemannagruppen. Liksom i samrådsgruppen har det kommit in synpunkter på ändamål och projektmål. Generellt har motsvarade frågor som för samrådsgruppen diskuterats i tjänstemannagruppen men här har det kommit in mer specifika synpunkter och varit diskussioner på en mer detaljerad nivå jämfört med samrådsgruppen. Samverkansavtalet mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen har diskuterats, liksom flera beslutsunderlag kring ytterligare stationsorter och dess påverkan på kapacitet och resande. På mötena har även ytterligare åtgärder i stråket Göteborg–Borås inom ÅVS Stråket Göteborg–Borås (vilken avslutades hösten 2021), kommunal planering och riksintresse för kommunikationer diskuterats.

Lokaliseringsutredningen och samrådet våren 2021 har presenterats för tjänstemannagruppen och det kom frågor om stationslösningar i Borås, anläggningstyper, resandemängder, kostnader för hela sträckan och kostnader för åtgärder kopplade till station. Det kom även frågor om ytterligare möjligheter att bygga ut systemet österut och att koppla det till Kust till kustbanan. Kort efter samrådet våren 2021 avslutats har varje part har fått presentera sitt yttrande och Trafikverket har presenterat snabba resultat om antalet synpunkter med mera. På efterföljande möte har även arbetet med samrådsredogörelsen och bemötanden följts upp. Andra ämnen som presenteras är tidplan för granskning av lokaliseringens utredningen och beredningsremiss inför tillåtlighetsprövning, tidplan och upphandlingar för kommande järnvägsplaneskede samt kommande arbete med avsiktsförklaringar.

3.3. Länsstyrelsen i Västra Götalands län

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

Sedan våren 2019 har det också hållits ett antal ämnesområdesmöten med länsstyrelsen där specifika frågor kopplat till ämnesområden har diskuterats. Ämnesområdesmöten har hållits för områdena markmiljö, risk, naturmiljö, kulturmiljö, vatten, klimat, buller, masshantering, sociala aspekter, metodmöte för hållbarhet och metodmöte för bortval. För några av dessa har det hållits mer än ett möte. Inom ramen för vattenmöten har bland annat frågor om juridik kring miljö kvalitetsnorm för vatten i framförallt Mölndalsån och Kålleredsbäcken diskuterats. Vidare har det på naturmiljömöten diskuterats frågor om bland annat naturvärdesinventeringar och skyddade arter. På möte om risk har såväl frågor kring risk och säkerhet som klimatanpassning diskuterats.

3.4. Kommungrupper

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

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

3.4.1. Bollebygds kommun

En mötesserie med Bollebygds kommun inleddes i april 2019 och hittills har 12 möten genomförts. Kommunen har på mötena lyft att arbetet med en ny översiktsplan pågår och att arbetet har synkats med lokaliseringsutredningen. Diskussion har även förts om att en station på den nya järnvägen inte längre planeras inom Bollebygds kommun och att den regionala kollektivtrafiken istället har utretts inom ramen för ÅVS Stråket Kust till kust, Göteborg–Borås. Kommunen har lyft påverkan på Nolåns dalgång som en extra känslig passage som kräver varsamhet. Kommunen är positiva till vald korridorsträckning, Bollebygd Syd, längs väg 27/40 för att samla barriärerna genom kommunen och påtalar bland annat att passagen av Bollekollen behöver utredas i fortsatt arbete.

3.4.2. Borås Stad

En mötesserie med Borås Stad inleddes i april 2019 och hittills har 12 möten genomförts. Kommunen har på mötena lyft vikten av att den nya järnvägen måste vara mer attraktiv än nuvarande busstrafik. Utredningen ska se till hela resan-perspektivet i urvalet av stationslägen där en restid på 35 minuter mellan Göteborg och Borås är en av de viktigaste punkterna. Kommunen förespråkar ett centralt stationsläge i staden och ställer sig bakom Trafikverket förslag att Osdal/Borås C (B11A) är det bästa alternativet för lokalisering genom kommunen. Kommunen har efterfrågat fler möten och under vintern 2019, under hela 2020 och fram till hösten 2021 har separata arbetsmöten hållits med Borås Stad. Syftet med mötena har främst varit att diskutera stationslägen i relation till pågående stadsutvecklingsprojekt. Kommunen har även lyft vikten av goda förbindelser österut, mot Jönköping.

3.4.3. Göteborgs Stad

En mötesserie med Göteborgs Stad inleddes i april 2019 och hittills har 12 möten genomförts. Göteborgs Stad har på mötena framhållit vikten av att en station uppförs i Mölndal för att avlasta trafiksystemet i centrala Göteborg. Kommunen har också ifrågasatt

varför Raka vägen finns med som alternativ. Ett centralt stationsläge i Borås anser staden vara viktigt för att få en attraktiv tågtrafik. Även att järnvägen får en anslutning via Västlänken tas upp som viktigt. Kommunen har presenterat pågående planarbeten i Kallebäck/Almedal där flera större stadsutvecklingsprojekt pågår. Det sker även en stor stadsutveckling längs hela Mölndalsåns dalgång. Göteborg Stad ställer sig bakom Trafikverkets rangordning 1 som ligger i linje med stadens utveckling.

3.4.4. Härryda kommun

En mötesserie med Härryda kommun inleddes i april 2019 och hittills har 12 möten genomförts. Kommunen har på mötena lyft pågående arbete med ny översiktsplan samt fördjupad översiktsplan kring Landvetter Södra. Diskussioner har förts om konsekvenserna av ytterligare en station, om regional pendling och stationsläget vid Landvetter flygplats. Kommunen har under det sista samrådet våren 2021 framfört att de inte ställer sig bakom att en höghastighetsjärnväg planeras genom kommunen. Men ställer sig positiva till en utbyggnad av pendel-/regiontåg.

3.4.5. Marks kommun

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

Marks kommun deltar fortsättningsvis i tjänstemannagrupp och samrådsgrupp.

3.4.6. Mölndals stad

En mötesserie med Mölndals stad inleddes i april 2019 och hittills har 12 möten genomförts. Kommunen har lyft att arbete med en ny översiktsplan pågår och att samsyn bör finnas. Kommunen önskar en sträckning av järnvägen via Mölndal. Diskussioner har förts om olika placeringar av stationsläget och hur långa plattformarna ska vara. Kommunen har även lyft den pågående planeringen av Forsåker samt idéstudier om att överdäcka järnvägen och motorvägen för att minska barriäreffekterna i staden. Det är viktigt för kommunen att ny detaljplan i Forsåker påverkas så lite som möjligt. Även koppling till andra infrastrukturprojekt, exempelvis Trafikverkets uppställningsspår i Pilekrogen, har diskuterats. Kommunen har efterfrågat fler möten och under vintern 2019, under hela 2020 och fram till hösten 2021 har separata arbetsmöten hållits med Mölndals stad. Syftet med arbetsmötena har främst varit att diskutera möjliga stationslösningar kopplat till pågående stadsutveckling. Det sker även en stor stadsutveckling längs hela Mölndalsåns dalgång.

Mölndals stad har framfört att de är positiva till Trafikverkets rangordning av korridor Mölnlycke och till att det planeras för en station i Mölndal.

3.4.7. Swedavia

En mötesserie med Swedavia inleddes i april 2019 och hittills har 11 möten genomförts. Swedavia har presenterat pågående arbete med en masterplan som visar hur flygplatsområdet ska växa. Swedavia har också lyft planerna på en andra rullbana. Swedavia framhåller vikten av ett centralt stationsläge nära flygplatsterminalen och att restiden med

tåg till flygplatsen blir kortare än med andra trafikslag för att resenärerna i första hand ska välja tåget. Swedavia ser positivt på Trafikverkets rangordnade alternativ med en station i centrala Mölndal, en station i tunnel vid Landvetter flygplats och en station för regionala pendeltåg i centrala Borås.

Under hela 2020 har även flera separata arbetsmöten hållits med Swedavia med syfte att diskutera möjliga stationslösningar vid flygplatsen. Det har även hållits en separat mötesserie med Swedavia utifrån de olika föreslagna stationslägenas placering och järnvägsanläggningens påverkan på utrustning för radiokommunikation utifrån ett EMC-perspektiv. På mötena har resultat av EMC-påverkan diskuterats utifrån genomförda beräkningar och de förslag på åtgärder som ansetts nödvändiga. På flera möten har även Luftfartsverket deltagit eller tagit del av minnesanteckningar.

3.4.8. Ideella naturvårdsföreningar

En mötesserie med ideella naturvårdsföreningar har inletts och hittills har 4 möten genomförts. Tanken är att denna mötesserie ska fortsätta under hela järnvägsplaneprocessen. Föreningarna som deltagit i mötesserien är Birdlife Sverige, Borås fågelklubb, Föreningen Skydda skogen, Göteborgs ornitologiska förening, Naturskyddsföreningen Borås, Naturskyddsföreningen Göteborg, Naturskyddsföreningen Härryda, Naturskyddsföreningen Mölndal, Naturskyddsföreningen Kansli Väst (regionkansli), Naturskyddsföreningen Södra Älvsborg (distriktsnivå), Södra Älvsborgs naturskyddsförening och Västergötlands Ornitologiska Förening. Föreningarna har bidragit med kunskap kring naturvärden i områden och har fått möjlighet att ställa frågor. Under samrådet hösten 2020 genomfördes mötet digitalt. Mötet avhandlade en hel del frågor kring den kommande miljöprövningsprocessen samt frågor om hur Trafikverket arbetat med befintliga och nya underlag för naturvärdesbedömningar. Även det möte som genomfördes under samrådet våren 2021 genomfördes digitalt. På mötet lyftes frågor kring artskydd utifrån den nya EU-dom som kom under våren 2021. Trafikverket beskrev vilka fördjupade utredningar som skett under våren 2021. Föreningarna betonade vikten av att beskriva osäkerheter i naturvärdesinventeringen. Naturskyddsföreningen i Härryda visade även eget utredningsmaterial. På mötet efterfrågade några av föreningarna möjlighet att få ta del av skyddade artuppgifter. De föreningar som önskat ta del av skyddade artuppgifter fick under hösten 2021 möjlighet att delta på ett fysiskt möte tillsammans med den konsult som utfört naturvärdesinventeringen. Mötet var fysiskt för att undvika att uppgifter om geografisk plats för skyddade arter sprids digitalt. Även vid detta möte visade Naturskyddsföreningen i Härryda eget material.

3.5. Ledningsägare

Mötesserier med Mölndals Energi och Nordion Energi (fd Swedegas) inleddes under våren 2020. Det har även varit möten och kontakter med GRYAAB, Borås Energi och Miljö, Göteborg Energi samt Borås Elnät. På mötena har ledningsägarna informerat om befintliga ledningar och underlaget har använts som planeringsförutsättningar i utredningen. Kontakt har även skett med Vattenfall. Under 2021 har det genomförts en särskild mötesserie med Mölndals Energi, Ellevio och Mölndal stad angående mottagarstationen vid Råvekärr E6/E20.

3.6. Risk och säkerhet

Mötesserie med Räddningstjänsten Storgöteborg, och Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund har fortsatt under våren 2020 och hittills har två möten genomförts. Syftet med mötesserien är att ha dialog och informera berörda Räddningstjänstförbund om risk- och säkerhetsfrågorna inom projektet. Trafikverket har presenterat projektet och tidplanen. På möten har aktuella korridorer och stationer presenterats. På senaste mötet presenterades också säkerhetskoncept för tunnlar och undermarkstationer. På mötena har även riskhantering avseende farliga anläggningar i utredningsområdet behandlats samt riskhantering avseende transporter av farligt gods där nya stambanan ligger i samma spårområde som befintlig järnväg.

3.7. Luftfartsverket

Ett inledande möte med Luftfartsverket har hållits avseende eventuell påverkan på utrustning som finns placerad inom utredningsområdet. På mötet gjordes en genomgång av påverkan på Luftfartsverkets CNS-utrustning inom utredningsområdet. Mötet konstaterade att en av fyra siter med CNS-utrustning kommer påverkas av Trafikverkets förordade korridor. En mötesserie kommer etableras under det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen och kommande järnvägsplaner för att gemensamt säkerställa funktionen för berörd CNS-utrustning.

3.8. Försvarsmakten

Under 2020 har ett flertal möten genomförts med Försvarsmakten, där det diskuterats hur verksamheter inom utredningsområdet påverkas av de olika korridorförslagen. Under 2021 har möten genomförts med Försvarsmakten, Fortifikationsverket och Borås Stad där det diskuterats hur en eventuell påverkan på pågående verksamhet kan minskas och en konflikt mellan riksintresse för kommunikation och riksintresse för totalförsvarets militära del kan undvikas.

3.9. Statliga verk

Under våren 2021 bjöd Trafikverket in till ett möte med berörda statliga verk där samrådsmaterialet för våren 2021 presenterades. På mötet deltog Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet och Försvarsmakten. Även Länsstyrelsen i Västra Götalands län deltog. På mötet diskuterades riksintressen, Naturvårdsverkets och Riksantikvarieämbetets pågående uppdrag att se över beslutade riksintresseområden, pågående dialog med Försvarsmakten, kulturmiljö, artskydd samt skillnaden mellan hållbarhetsbedömningen och miljöbedömning. Naturvårdsverket lyfte valet av stationer och trafikering av Borås och hur stor nytta denna deletapp ger. Under hösten 2021 har det även varit enskilt möte med Naturvårdsverket gällande de synpunkter de framfördes under samrådet våren 2021.

4. Samråd våren 2020

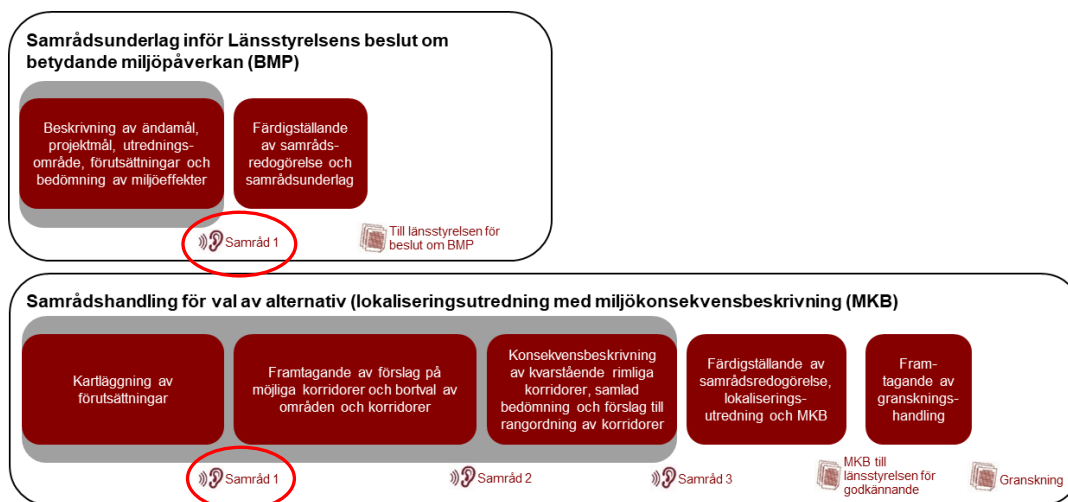
Samrådstillfället våren 2020 omfattade både samrådsunderlag och inledande delar av lokaliseringsutredningen med MKB (samrådshandling för val av alternativ).

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

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

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

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



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

4.1. Samrådskrets

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

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

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

Projektets samrådsrets vid samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan utgjordes av:

Tabell 1. Samrådsrets för samråd våren 2020.

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

Tabell 2. Samrådsrets för samråd våren 2020, fortsättning.

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

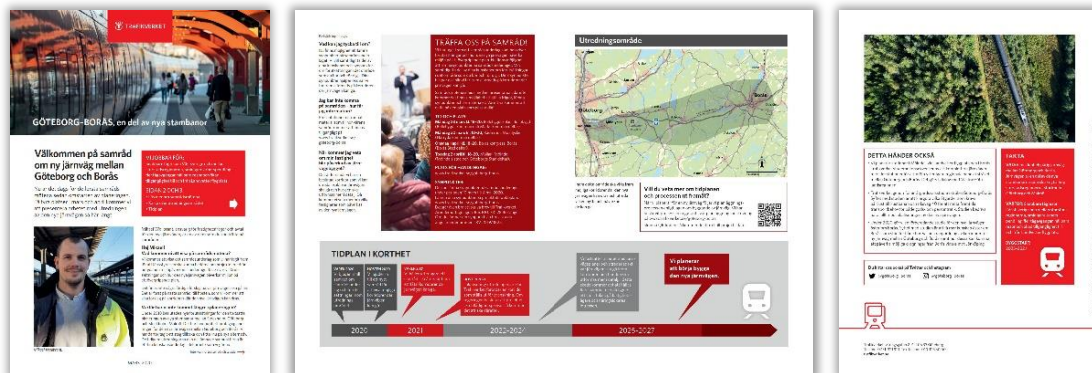
4.2. Inbjudan till samråd

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

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



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



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

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



Figur 7. Ny inbjudan till digitalt samråd.



Figur 8. Affisch med information om inställda samrådsmöten.

4.3. Digitalt samråd

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

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

- Interaktiv karta
- Digital presentation
- Projektsidan
- Digital tillgänglighet

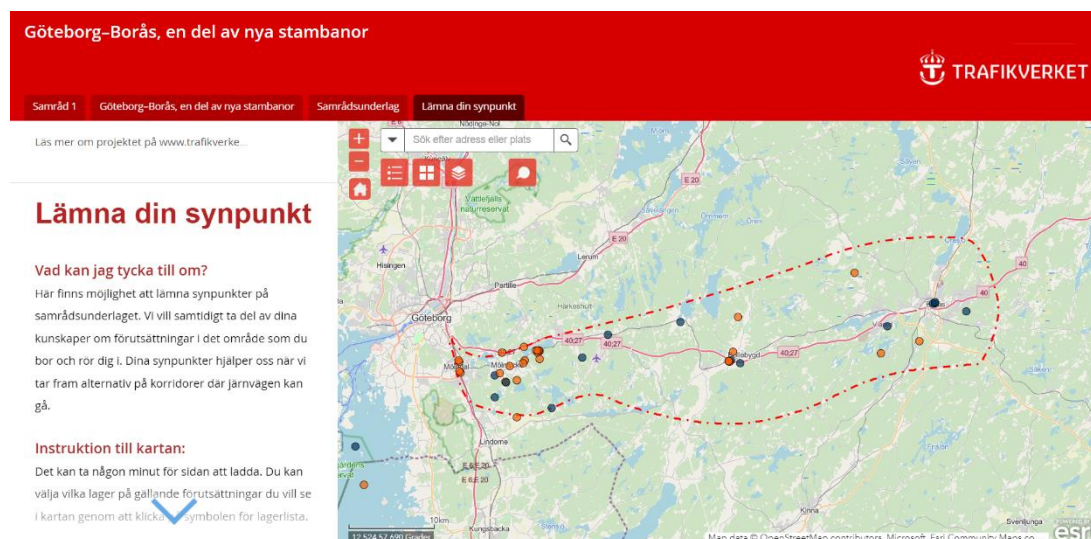
I efterföljande stycken ges en beskrivning av respektive digitalt verktyg.

Interaktiv karta

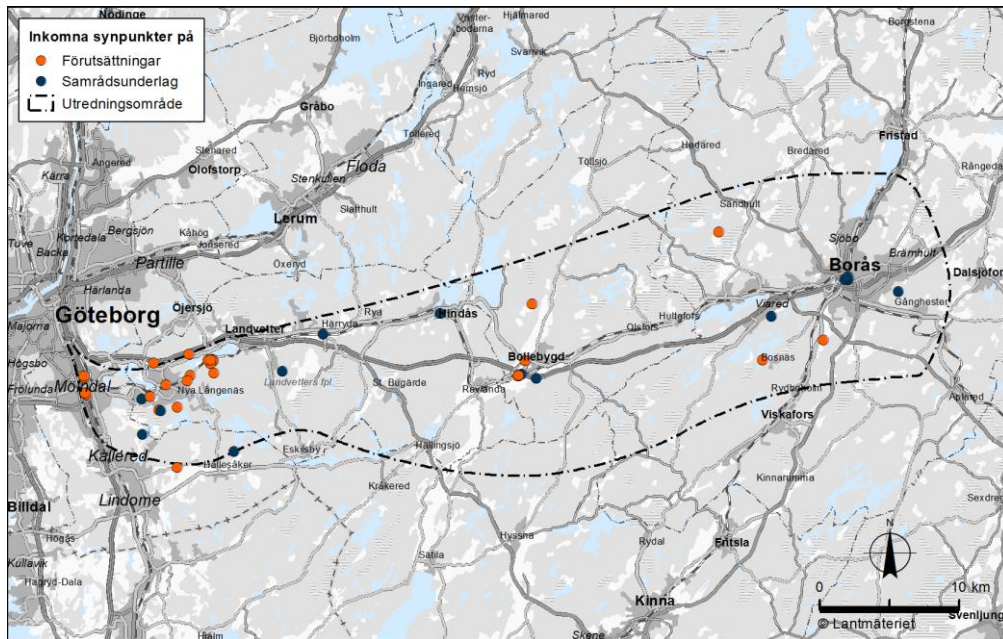
För att nå ut till berörda målgrupper utan att träffas fysiskt upprättades en interaktiv karta inför samrådet. Kartan gjorde det möjligt att på ett överskådligt sätt ge information om aktuell fas i projektet. Den möjliggjorde även för allmänheten att lämna sina synpunkter direkt i kartan. Kartan fanns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

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

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



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



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

Digital presentation

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

Projektsidan

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

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

Digital tillgänglighet

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

4.4. Länsstyrelsen i Västra Götalands län

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Länsstyrelsen anser att det vore en fördel om Trafikverket kunde inkomma med projektets ritningar som digitalt GIS-underlag, då detta skulle kunna medföra att järnvägens konflikter

med olika intressen, samt behov av utredning för val av alternativ, upptäcks tidigare. Länsstyrelsen önskar vidare att Trafikverket återkommer med en mer detaljerad planlägningsbeskrivning.

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

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

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

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

Projektmål och övergripande mål inom målområde *Arkitektur* är utformade med utgångspunkt i den svenska arkitekturpolitiken Politik för gestaltad livsmiljö (Prop 2017/18:110). Detta beskrivs i motivbilaga till de övergripande målen:
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/nya-stambanor/vart-uppdrag---en-ny-generation-jarnvag/>

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

Projektmål och övergripande mål inom målområdena *Landskap* och *Arkitektur* är utformade med utgångspunkt i de nationella kulturmiljömålen (Prop 2012/13:96). Detta beskrivs i motivbilaga till de övergripande målen:
<https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/jarnvag/nya-stambanor/vart-uppdrag---en-ny-generation-jarnvag/>

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5. Berörda kommuner

4.5.1. Bollebygds kommun

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

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

Trafikverkets kommentar:

Den nya järnvägen planeras som ett separerat system med få kopplingspunkter mot det konventionella järnvägsnätet. Ytterligare behov i stråket kommer att prövas i den pågående ÅVS:en Stråket Göteborg–Borås som ska slutföras under 2021.

Landskapsbild och barriäreffekter kommenteras i länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

4.5.2. Borås Stad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

Förstärkningsalternativet kommenteras i anslutning till länsstyrelsens yttrande i avsnitt 4.4.

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

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

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

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

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

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

4.5.3. Göteborgs Stad

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

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

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

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

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

4.5.4. Härryda kommun

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

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

grundsytet med järnvägsanslutningen, att skapa en knutpunkt som stimulerar till ökat kollektivt resande, till stor del går förlorat. Vid en värdering av ett externt stationsläge anser Härryda kommun att det är viktigt att ta med samtliga kostnader för att möjliggöra att resenären når flygplatsen, det vill säga vägsystem, persontransportlösning mellan järnvägsstationen och terminalen samt riskeliminierande åtgärder gällande flygsäkerhet.

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

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

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

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

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

Härryda kommun anser att utbyggnaden av en ny järnväg är mer än ett nationellt infrastrukturprojekt, kommuner menar att det är ett regionalt och kommunalt

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

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

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

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

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

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

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

Härryda kommun lyfter att det i målen angående plattformslängder endast är Station Borås som är utpekad att möjliggöra resandeutbyte med 400 meter långa tåg på sträckan

Göteborg–Borås, övriga stationer gäller 250 meter långa tåg. Härryda kommun anser att strategin för plattformslängd vid olika stationer behöver tydliggöras och önskar ta en beskrivning av det underlag som legat till grund för strategin gällande vilka kriterier för plattformslängder.

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

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

Trafikverket kommer att fortsätta dialog och samverkan med Västra Götalandsregionen gällande utformningen av den nya järnvägen Göteborg–Borås. I den

pågående ÅVS:en Stråket Göteborg–Borås kommer det att finnas möjlighet att pröva ytterligare åtgärder som är i enlighet med funktionsutredningen.

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

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

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

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

Härryda kommun har föreslagit en kompletterande text om fördjupad översiktsplan för Landvetter södra. Trafikverket har gjort bedömningen att samrådsunderlaget inte behöver kompletteras med kommunernas pågående planläggning för att kunna fylla sin funktion som underlag inför beslut om

betydande miljöpåverkan. Till den fortsatta utredningen är informationen värdefull. Samrådsunderlaget har däremot kompletterats med uppgift om att samråd om fördjupad översiktsplan för Landvetter södra hållits under våren 2020.

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

4.5.5. Marks kommun

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

4.5.6. Mölndals stad

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

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

Mölndals stad anser att det under punkt 1 i projektmålet Kapacitet och robusthet bör kompletteras med Landvetter och Mölndal enligt följande: ”Återstående tåg ska vara snabba regionaltåg som ska kunna stanna på station Borås, Landvetter flygplats och station i Mölndal.” Staden anser vidare att punkt 2 under samma mål kompletteras med Mölndal och Landvetter flygplats enligt följande: Resandeutbyte med 400 m långa tåg ska möjliggöras på station Borås, Landvetter flygplats och på station i Mölndal. Mölndals stad anser vidare att målområde Arkitektur behöver läggas till följande punkt för att öka tydligheten: Vid passage genom stadsbebyggelse ska järnvägen utformas med stor hänsyn till omgivningen och med mycket hög ambition avseende såväl helhet som alla delar.

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

Målområde *Arkitektur* berör flera av miljökvalitetsmålen men kopplar huvudsakligen mot miljökvalitetsmålet ”God bebyggd miljö”. Projekt målen för arkitektur innehåller till exempel mål om attraktiva livsmiljöer och hög arkitektonisk ambition och kvalitet. Trafikverkets uppfattning är att projekt målen för arkitektur

ska gälla lika för stad och landsbygd och att Mölndals förslag till tillägg inte är nödvändigt för att tillräcklig hänsyn ska tas.

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

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

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

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

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

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

4.6. Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund

4.6.1. Västra Götalandsregionen

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

Idag är Göteborg, Borås och Jönköping separata arbetsmarknadsregioner. Västra Götalandsregionen menar att en ny stambana mellan Göteborg och Jönköping förenklar pendlingen mellan Borås och Göteborg och bidrar till att Jönköping integreras i

arbetsmarknadsregionen. Västra Götalandsregionens främsta prioritering är en så tidig byggstart som möjligt på sträckan Göteborg–Borås.

Västra Götalandsregionen står bakom den formulering som är framtagen politiskt för Göteborg–Borås:

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

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

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

Västra Götalandsregionen anser att förstärkningsalternativet, att komplettera befintlig järnväg, är en förutsättning för den nya stambanan. Västra Götalandsregionen välkomnar därför att Trafikverket inom ramen för pågående ÅVS Stråket Göteborg–Borås utreder förstärkningar på befintliga Kust till kustbanan mellan Göteborg och 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.

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

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

Västra Götalandsregionen anser att en fortsatt utbyggnad mot Jönköping och Stockholm är en förutsättning för den nya stambanan. En ny järnväg mellan Sveriges största städer

kommer spela en stor roll för Sveriges utveckling och att det finns stor potential att öka utbytet mellan regionerna längs med järnvägen. Att låta järnvägen gå via Ulricehamn anser Västra Götalandsregionen är ett effektivt sätt att öka nyttan med infrastrukturen.

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

Trafikverkets kommentar:

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

Trafikverket tar med Västra Götalandsregionens synpunkter angående restid och stationslägen i den fortsatta utredningen.

4.6.2. Göteborgsregionens kommunalförbund

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

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

Trafikverket tar med Göteborgsregionens synpunkter angående restid och stationslägen i den fortsatta utredningen.

4.6.3. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

4.6.4. Räddningstjänsten Storgöteborg

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

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att fortsätta dialogen i pågående mötesserie med Räddningstjänsten Storgöteborg.

4.6.5. Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund

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

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att fortsätta dialogen i pågående mötesserie med Räddningstjänstförbundet.

4.7. Övriga berörda myndigheter

4.7.1. Folkhälsomyndigheten

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.7.2. Fortifikationsverket

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att ta kontakt med Fortifikationsverket för fördjupat samråd.

4.7.3. Försvarsmakten

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att ta kontakt med Försvarsmakten för fördjupat samråd.

4.7.4. Luftfartsverket

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.7.5. Naturvårdsverket

Naturvårdsverket anser att det är särskilt viktigt att ett gediget underlag tas fram som grund för korridorval eftersom höghastighetsjärnvägen är mycket styv i sin konstruktion, vilket försvårar anpassning av spåren till känsliga miljöer avsevärt. Naturvårdsverket lyfter att det inom utredningsområdet förekommer en mångfald av skyddsvärda och känsliga miljöer och arter och omfattar bland annat flera riksintressen, Natura 2000-områden, naturreservat, vattentäcker och vattenskyddsområden.

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.7.6. Polisregion Väst

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

4.7.7. Skogsstyrelsen

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.7.8. Strålsäkerhetsmyndigheten

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med synpunkterna och informationen i den fortsatta utredningen.

4.7.9. Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

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

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med synpunkterna och informationen i den fortsatta utredningen.

4.7.10. Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

4.7.11. Övriga myndigheter

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

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

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

- Statens Geotekniska Institut (SGI)

Följande myndigheter önskar inte delta i fortsatt samråd:

- Sjöfartsverket

4.8. Näringsliv och näringslivsorganisationer

4.8.1. Jernhusen

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med Jernhusens synpunkter i den fortsatta utredningen.

4.8.2. Swedavia

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

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

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

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

avgörande att säkerställa attraktiva stationslägen för att nå önskade effekter av den nya järnvägen.

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

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

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

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

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

Västra Götalandsregionen och Swedavia har långtgående mål gällande andelen kollektivtrafik, vilket belyser vikten av att den nya tågstationen är attraktiv för deras resenärer och

har tillräckligt med kapacitet för att ta emot dessa i de peak-situationer som kommer att uppstå. Swedavia lyfter behovet av en gemensam genomlysning av de antaganden som har gjorts gällande resandemönster och tillgänglig kapacitet i tågtrafiken under peaktiderna på järnvägsnätet.

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.8.3. Västsvenska handelskammaren

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

4.9. Ledningsägare

4.9.1. Borås Elnät AB

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.9.2. Gryaab

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

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att ta kontakt med Gryaab för fördjupat samråd.

4.9.3. Göteborg Energi

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.9.4. Härryda Energi

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.9.5. Kretslopp och vatten (Göteborgs Stad)

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

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

Vattenfrågorna kommenteras i anslutning till Göteborgsregionens kommunalförbunds yttrande i 4.6.2.

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

4.9.6. Mölndal Energi

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.9.7. Svenska Kraftnät

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.9.8. Vattenfall

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

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att ta kontakt med Vattenfall för fördjupat samråd.

4.10. Organisationer och föreningar

4.10.1. Borås Flygplatsförening

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.10.2. Lantbrukarnas riksförbund

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

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

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

Vattenfrågorna kommenteras i anslutning till Göteborgsregionens kommunalförbunds yttrande i 4.6.2.

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

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

4.10.3. Mölndals Naturskyddsförening

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

4.10.4. Naturskyddsföreningen i Borås

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

4.10.5. Naturskyddsföreningen i Härryda

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

Riksrevisionen kommenteras i anslutning till Mölndals Naturskyddsförenings yttrande i 4.10.3.

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

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

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

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

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

4.10.6. Göteborgs ornitologiska förening

Se yttrande 4.10.5.

4.10.7. Kungsbackaåns vattenvårdsförbund och vattenråd

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

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

Trafikverkets kommentar:

Vattenrådet ingår i samrådskretsen och kommer därmed att inbjudas till kommande samråd och granskning.

4.10.8. Mölndalsåns vattenråd

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

Vattenfrågorna kommenteras i anslutning till Göteborgsregionens kommunalförbunds yttrande i 4.6.2.

4.11. Övriga

4.11.1. Länsstyrelsen i Jönköpings län

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.11.2. Ulricehamns kommun

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

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

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

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

I övrigt hänvisar Ulricehamns kommun till Boråsregionens gemensamma yttrande.

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

4.11.3. Region Halland

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

4.11.4. Region Jönköpings län

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

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

Angående att den nya järnvägen mellan Göteborg–Borås ska ses som ett samhällsbyggnadsprojekt hanterar Trafikverket både de nationella, regionala och kommunala intressena i lokaliseringsutredningen för Göteborg–Borås samt i ÅVS:en Stråket Göteborg–Borås.

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

Sverigeförhandlingen kommenteras i anslutning till Västsvenska handelskammarens yttrande i 4.8.3.

4.11.5. Handelskammaren i Jönköpings län

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.11.6. Kristdemokraterna Mölndal

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

Trafikverkets kommentar:

Överdäckning kommenteras i anslutning till Mölndals stads yttrande i 4.5.6.

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

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

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

4.11.7. Miljöpartiet de gröna i Härryda

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

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har haft dialog med Miljöpartiet angående deras frågor.

4.11.8. Fastighets AB Forsåker

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

Överdäckning kommenteras i anslutning till Mölndals stads yttrande i 4.5.6.

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

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

4.11.9. Landvetter Södra Utveckling AB

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.12. Allmänheten

Drygt 50 synpunkter har kommit in från allmänheten. Synpunkterna har sammanfattats inom olika ämnesområden. Det digitala samrådet för våren 2020 beskrivs närmare i avsnitt 4.3.

4.12.1. Stationsalternativ

Regional utveckling

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

Borås

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

Andra synpunkter gällande Borås är att en tunnel inte ska byggas under staden utan att ett sydligt läge är att föredra. En tunnel innebär bland annat en mycket stor kostnad, hög

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

Bollebygd

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

Mölnlycke

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

Ulricehamn

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

4.12.2. Förslag på järnvägsdragning

Dragning längs befintlig väg/järnväg

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

Nyttjande av befintlig järnväg

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

Kålleröd österut

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

Ingen station i Mölndal

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

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

Mölnlycke centrum

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

Borås–Ulricehamn–Jönköping

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

Göteborg–Möln dal–Landvetter flygplats

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

Tidigare beslutad korridor Härryda

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

Trafikverkets kommentar:

I lokaliseringstuderingen kommer olika korridoralternativ mellan Göteborg–Borås att utredas och bedömas. Även alternativ utan station i Möln dal kommer att utredas.

4.12.3. Motverka barriärer

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.12.4. Rekreation och friluftsliv

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.12.5. Störningar och hälsa

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.12.6. Förutsättningar

Inventeringar

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

Naturreservat Rambo mosse - förutsättningar

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

Värna inhemskt jordbruk

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

Kulturmiljö och fornlämningar

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

Närhet till vägtransport

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

Hindås tätort

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

Underlagskartan

Kartan som hänvisas till saknar nybyggda områden.

Hastighet på banan

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

4.12.7. Konsekvenser

Enskilt vatten och avlopp

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

Fastighetsvärden

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

Beskrivning av konsekvenser

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

Trafikverkets kommentar:

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

4.12.8. Övriga synpunkter

Tidigare arbete

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

Otydligt projekt

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

Personliga möten

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

4.12.9. Frågor från allmänheten

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

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

5. Samråd hösten 2020

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

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

Följande handlingar fanns också tillgängliga:

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

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

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



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

5.1. Samrådsrets

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

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

Projektets samrådsrets vid samråd för val av lokaliseringsalternativ utgörs av:

Tabell 3. Samrådsrets för samråd hösten 2020.

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

Tabell 4. Samrådsrets för samråd hösten 2020, fortsättning.

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

5.2. Inbjudan till samråd

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

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



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

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

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



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

5.3. Digitalt samråd

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

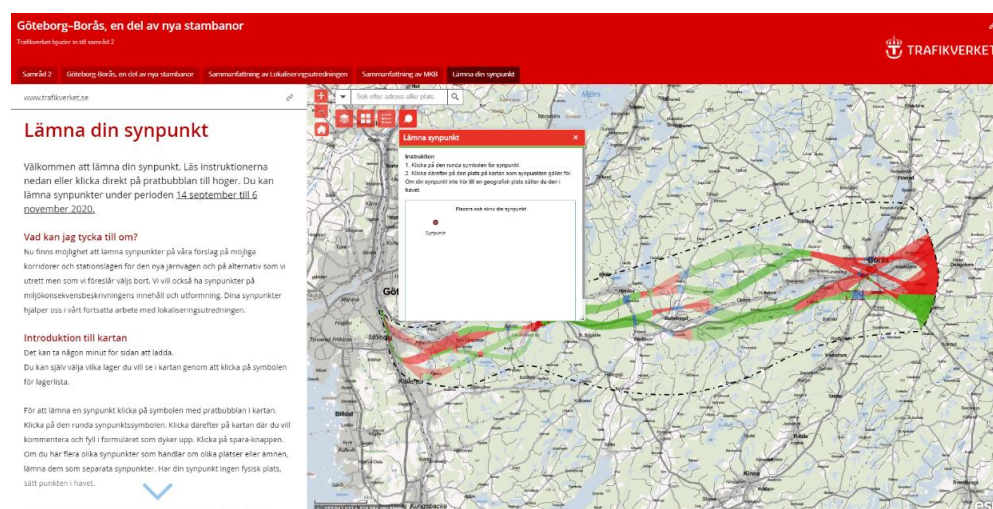
- Interaktiv karta
- Digital presentation
- Projektsidan
- Digital tillgänglighet

I efterföljande stycken ges en beskrivning av respektive digitalt verktyg.

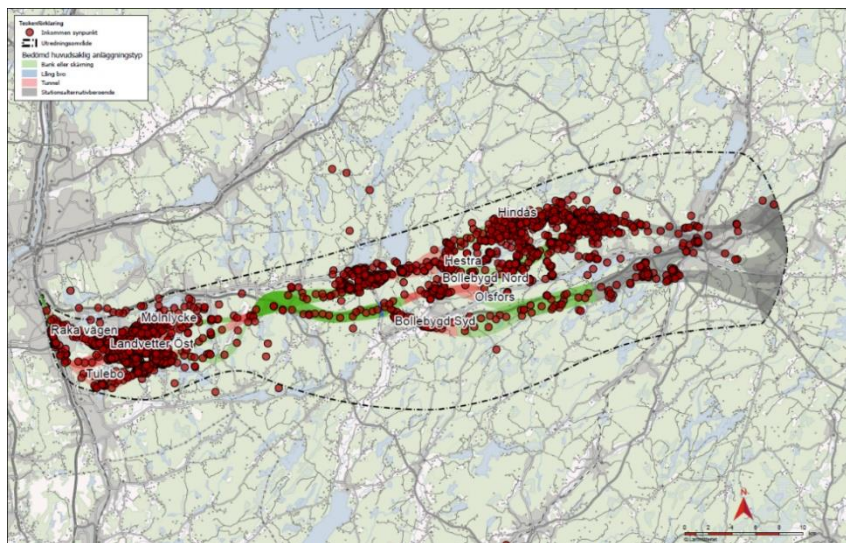
Interaktiv karta

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

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



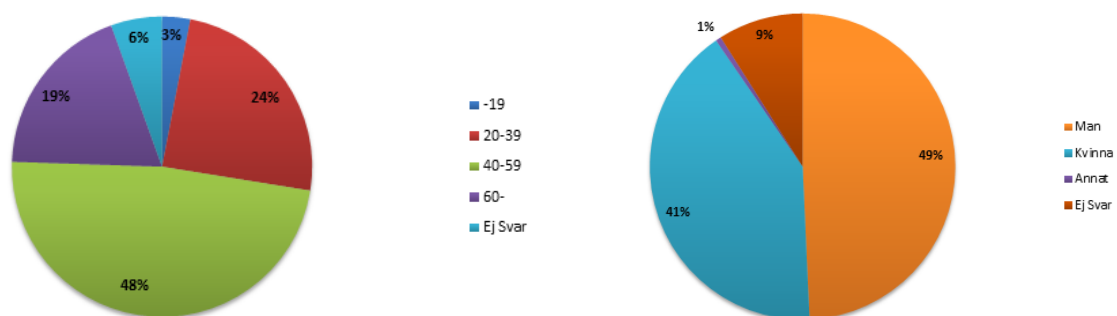
Figur 14. Utdrag ur den interaktiva samrådskartan från samrådet hösten 2020. Här är fliken "Lämna din synpunkt" markerad. På kartan syns de föreslagna korridorerna som kvarstår i lokaliseringsutredningen med bedömd huvudsaklig anläggningstyp.



Figur 15. Utdrag ur den interaktiva samrådskartan från samrådet hösten 2020. Här syns hela utredningsområdet markerat med svart, streckad linje. Inkomna synpunkter syns som röda punkter i kartan. I bilden syns även föreslagna korridorer med bedömd huvudsaklig anläggningstyp.

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

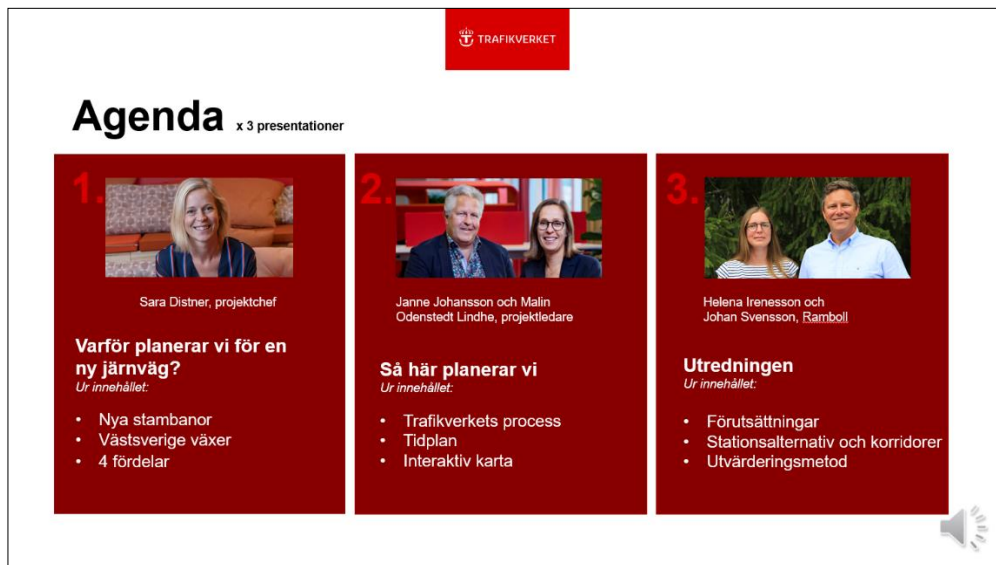
Bland synpunktslämnarna har könsfördelningen varit nästan jämn. Rörande åldersfördelningen har personer mellan 40–59 år lämnat flest synpunkter och personer under 19 år har lämnat minst antal synpunkter.



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

Digital presentation

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



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

Projektsidan

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

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

Digital tillgänglighet

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

Introduktion till sammanfattade yttranden

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

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

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

5.4. Länsstyrelsen i Västra Götalands län

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

Metod- och bortvalsrelaterade synpunkter

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

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

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

Hur effekter på befolkning och hälsa i MBK ska tolkas hänvisar Länsstyrelsen helt till Naturvårdsverkets vägledning i frågan. Länsstyrelsen anser att störningar, exempelvis

buller, från järnvägen ska redovisas i ett överskådligt kartmaterial. Detta för att ge en så tydlig bild av miljöeffekterna som möjligt och för att boende i området ska förstå om de kan antas vara berörda eller inte.

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

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

Korridor- och stationsrelaterade synpunkter

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

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

Avseende stationsläge i Mölndal ställer sig länsstyrelsen tveksam när endast ett alternativ återstår inför miljöbedömningen. Bedömningen att alternativ Raka vägen, utan station i Mölndal, skulle ge större överflyttning från vägtrafik till tågtrafik ifrågasätts av länsstyrelsen. I landskapskaraktärsanalysen redogörs för pendlingsströmmar och ett av

projekt målen lyder ”bidra till överflyttning av resor från fossilberoende och mindre energieffektiv vägtrafik på sträckan Göteborg–Borås”. Länsstyrelsen anser att detta mål bör väga tungt och att stationslägen som ger möjlighet till stadsutveckling ska vara en förutsättning så att dessa i nästa skede bedöms utifrån stadsutvecklingsperspektiv, resandeunderlag och tillkommande transporter.

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

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

Synpunkter relaterade till riksintressen

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

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

Samverkansdokument

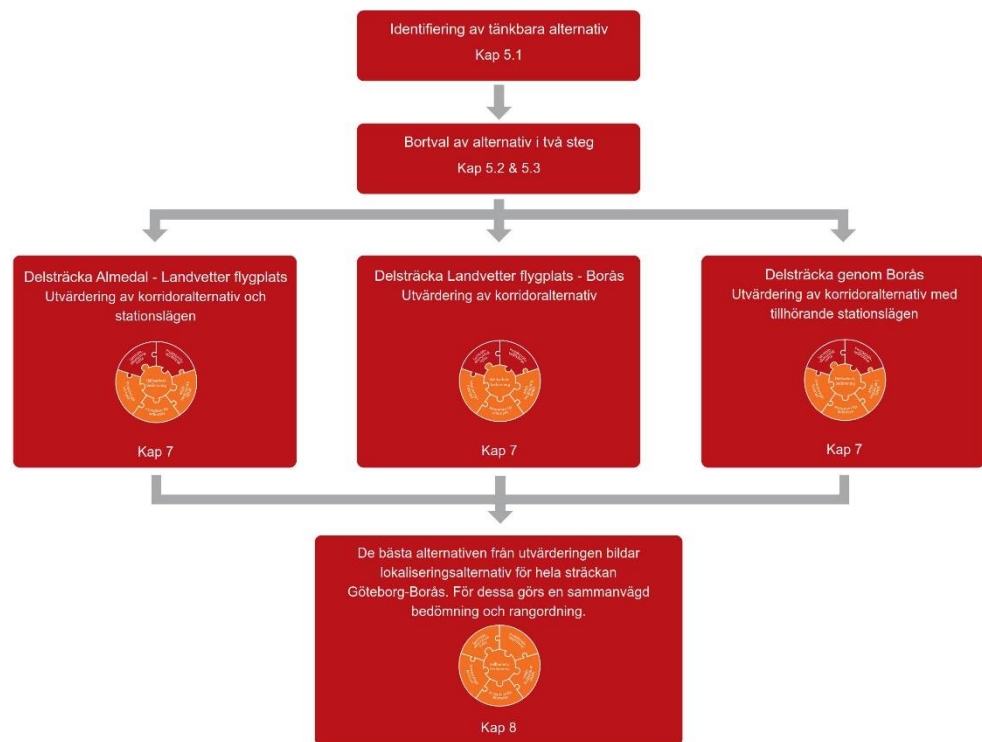
Trafikverket bör tydliggöra hur samverkansdokumentet mellan Trafikverket och Västragötalandsregionen avser att förhålla sig till processen och när i tid som fler stationer ska provas.

Trafikverkets kommentar:

Avseende synpunkter på metod och alternativredovisning så har processen för att identifiera tänkbara lokaliseringalternativ utgått från ändamål, projekt mål samt styrande förutsättningar för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås. Till de styrande förutsättningarna hör valet av stationsorter som ska utredas inom ramen

för lokaliseringstuderingen, men även krav i form av dimensionerade hastighet och referenstraftikering. Vidare har identifiering av tänkbara alternativ skett med hänsyn till landskapet och geografiska förutsättningar inom utredningsområdet, vilket innebär att områden där en ny järnväg bedöms medföra orimliga konsekvenser från social, ekologisk eller ekonomisk synpunkt valts bort.

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



Figur 18. Metod för identifiering, utvärdering och rangordning av alternativ.

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

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

En icke teknisk sammanfattning finns i MKB.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.5. Berörda kommuner

5.5.1. Bollebygds kommun

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

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

Befintlig järnvägsförbindelse till Göteborg har idag mycket svårt att konkurrera med bil och buss. Därför vill Bollebygds kommun inte omöjliggöra för en framtida kopplingspunkt mellan Götalandsbanan och Kust till kustbanan väster om Bollebygd. Bollebygd Syd är det enda alternativ som inte omöjliggör denna kopplingspunkt. Med en sådan kopplingspunkt kan stationen utvecklas som mål- och bytespunkt. Kopplingspunkten utreds inte inom detta projekt, men åtgärden påverkar den sammanlagda infrastrukturen. Via en framtida kopplingspunkt möjliggör Bollebygd Syd för överflyttning av resor från fossilberoende och mindre energieffektiv vägtrafik till tåg. Detta alternativ förväntas även ge störst samhällsekonomisk nytta ur ett långsiktigt perspektiv.

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

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

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

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

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1332.

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

5.5.2. Borås Stad

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

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

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

Metod- och bortvalsrelaterade synpunkter

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Både klimatpåverkan och järnvägen i tunnelalternativen kan bidra till uttorkningseffekt i odlings-, skogs- och friluftsområden samt borrhade brunnar. Borås Stad önskar ett tydliggörande om vilka vattenskyddsområden som påverkas och vilka åtgärder som kan genomföras för att avhjälpa denna risk.

Korridor- och stationsrelaterade synpunkter

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

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

Frågor om buller, stomljud, barriäreffekter, naturmiljö, friluftsliv och vattenskyddsområden behandlas i MKB. Trafikverkets bedömningskriterier vid

betydelsefulla fågelområden gäller 50 dBA som riktvärde. Det kan behöva genomföras särskilda miljöåtgärder exempelvis bullerskydd för att förebygga och begränsa negativa effekter och konsekvenser som inte kan undvikas genom anpassning av järnvägens läge och utformning. I MKB redovisas miljöanpassningar och skyddsåtgärder.

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

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

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

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

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

5.5.3. Göteborgs Stad

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

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

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

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

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

Metod- och bortvalsrelaterade synpunkter

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

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

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

Frågor gällande pågående ÅVS:en för Göteborg - Varberg och antalet spår mellan Almedal – Mölndal framförs. Ur ett ekonomiskt perspektiv behöver korridoralternativen redovisas på rätt sätt samt vilket projekt som bär kostnaden för vilka delar av exempelvis nödvändig utbyggnad av Väst kustbanan.

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

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

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

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

5.5.4. Härryda kommun

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

Metod- och bortvalsrelaterade synpunkter

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

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

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

Korridor- och stationsrelaterade synpunkter

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

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

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

En dragning i ytläge genom Finnsjöområdet kan inte motiveras då området är ett tätortsnära naturområde för rekreation och friluftsliv, vilket är utpekade som ett värdefullt friluftsområde i kommunens översiktsplan. Härryda kommun hävdar även risk för stor påverkan på artskydd för främst fåglar, risk för påverkan på kommunens dricksvattentäkt samt att sträckningen skapar en ny barriär mellan Mölnlycke tätort och Finnsjön med tillhörande naturområde.

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

Avseende station Landvetter flygplats så är ett centralt stationsläge vid terminalerna en förutsättning för attraktiv kollektivtrafik till flygplatsen. En station utanför terminalsystemet skapar inte en knutpunkt som stimulerar till ökat kollektivt resande. Det östra ytläget är inte

attraktivt ur ett hela resan-perspektiv då det leder till behov av matartrafik till terminalen. Det tar också mark i anspråk på bekostnad av utvecklingen av Airport City. Stationsläget ger snäva kurvor som kan påverka restiden negativt.

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

Regeringsuppdraget kommenteras i anslutning till Göteborg Stads avsnitt 5.5.3.

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

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

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

Trafikverket har beaktat Härryda kommuns synpunkter vid bedömning av de studerade alternativen. Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1) samt korridor Bollebygd Syd. För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2.

5.5.5. Marks kommun

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

5.5.6. Mölndals stad

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

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

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

Vidare menar Mölndals stad att det är viktigt att beakta pågående och kommande stadsutveckling i planeringen av den nya järnvägen, så att intrången som järnvägen orsakar blir så små som möjligt. Omfattande planering av bostäder och verksamheter pågår och kommunen önskar ett nära samarbete med Trafikverket för att tillsammans skapa en bra samhällsplanering och stadsutveckling. Det största stadsplaneringsprojektet som pågår i direkt anslutning till spårområdet är omvandling av Forsåkersområdet. Trafikverket bör utreda vilka möjligheter som finns att minimera intrång i såväl Forsåkerområdet som befintlig bebyggelse i Råvekärr och möjlig flytt av befintlig statlig och kommunal infrastruktur.

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

Ytterligare spårkapacitet kommenteras i anslutning till Göteborgs Stads avsnitt 5.5.3.

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

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

5.6. Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund

5.6.1. Västra Götalandsregionen

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

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

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

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

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

Med en kort restid (max 35 min) avses hela resan och därmed är ett centralt stationsläge i Borås en avgörande faktor. Ett centralt stationsläge i Borås innebär 1–2 miljoner fler tågresor per år jämfört med ett externt läge. För att kunna bedöma de kvarvarande stationsalternativen på ett bra sätt är det avgörande att det tidigt kommer fram

kostnadsuppskattningar för de olika alternativen. Det är också viktigt att fortsatt utredning kan visa och säkerställa att de kvarvarande stationsalternativen kan möjliggöra anslutning vidare mot Ulricehamn/Jönköping, på ett sätt som gynnar utvecklad regional trafik.

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

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

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

Trafikverket har beaktat Västra Götalandsregionens synpunkter vid bedömning av de studerade alternativen. De sammantaget bästa alternativen för lokalisering av

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

5.6.2. Göteborgsregionens kommunalförbund

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

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

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

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

I det fortsatta arbetet ser Göteborgsregionen gärna att de korridorer som ska rangordnas i samråd våren 2021 är extra starkt belysta ur perspektiven: Ekonomiska förutsättningar, Maximerat antal resande i arbetsmarknadsregionen, Järnvägen som möjliggörare för en attraktiv och integrerad stadsplanering, Att korridorernas barriäreffekter minimeras och i mesta möjliga mån samordnas med befintliga barriärer som till exempel väg 27/40, Att maximera anläggningens bidrag till att nå klimatmålen.

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

Trafikverkets kommentar:

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

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

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

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

5.6.3. Boråsregionen Sjuhärad's kommunalförbund

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

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

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

Trafikverket har beaktat Boråsregionens synpunkter vid bedömning av de
studerade alternativen. De sammantaget bästa alternativen för lokalisering av den

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

Regeringsuppdraget kommenteras i anslutning till Göteborg Stads avsnitt 5.5.3.

5.6.4. Räddningstjänsten Storgöteborg

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

5.6.5. Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

5.7. Berörda statliga myndigheter

5.7.1. Fortifikationsverket

Hänvisar till Försvarsmaktens yttrande som sammanfattas i avsnitt 5.7.2.

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

Trafikverkets kommentar:

Hänvisningen noteras.

5.7.2. Försvarsmakten

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

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

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

Trafikverkets kommentar:

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

5.7.3. Luftfartsverket

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

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

I remissvaret har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser ska därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering.

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

Trafikverkets kommentar:

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

5.7.4. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Miljöbedömningsprocessen ska ta särskild hänsyn till människors hälsa och säkerhet och belyser både projektets potential att orsaka olyckor eller kriser, men också projektets sårbarhet för olyckor, kriser och yttre händelser. Att identifiera, beskriva och bedöma rimliga alternativ är en väsentlig del av miljöbedömningen. Alternativ kan handla om såväl utformning som olika lokaliseringar.

Trafikverket har i lokaliseringsutredningen och MKB hänvisat till att risk- och säkerhetsfrågor ska utredas vidare i det fortsatta arbetet och värderas i samband med planläggning av järnvägen. MSB vill framhäva vikten av att beakta risk- och säkerhetsfrågor redan i projektets tidiga skeden, inklusive vid lokalisering och val av olika alternativ. Detta för att uppfylla de krav som ställs enligt MB och miljöbedömningsförordningen men också för att kunna bedöma de tekniska utmaningarna och eventuella kostnader av betydelse för projektets genomförande.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1048.

Trafikverkets kommentar:

Översiktliga riskbedömningar ingår i MKB och lokaliseringsutredning för att bedöma tekniska utmaningar och kostnader. Ett översiktligt säkerhetskoncept kommer att tas fram och i nästa skede kommer riskanalyser att genomföras. Risk och säkerhetsarbetet kring utpekade punkter kommer att fördjupas för att klargöra åtgärdsbehov och lämplig utformning. Prövning vid Natura 2000-område och dispens från artskyddsförordningen hanteras i MKB.

5.7.5. Naturvårdsverket

Lokaliseringsutredningen omfattar alternativ där underlaget indikerar att Natura 2000-områden kan komma att påverkas, direkt eller indirekt. Även då det planeras för tunnel förbi eller i anslutning till skyddade områden kan sådan risk föreligga, inte minst under byggskedet. För att minska risken för kostsamma omtag eller låsningar i processen bör Trafikverket i ett tidigt skede bedöma hur alternativen kan påverka Natura 2000-områden. Innan beslut om val av korridor måste det vara möjligt att bedöma om den valda korridoren kan få en sådan påverkan att tillstånd enligt 7 kap 28 a § MB krävs.

Det remitterade underlaget anges att vidare utredning kommer att belysa huruvida dispens för skyddade arter kan bli aktuellt inom ramen för järnvägsprojektet. Naturvårdsverket vill tydliggöra att en rad förutsättningar ska vara uppfyllda för att dispens ska kunna medges gällande djur- och växtarter som skyddas enligt 4 och 7 §§ artskyddsförordningen. Artskyddsförordningens bestämmelser kan ses om en precisering av lokaliseringsprincipen och måste därför beaktas i samband med den lokaliseringsprövning som sker i samband med en tillåtighetsprövning eller, för projekt som inte tillåtighetsprövas, i samband med planprövningen. Naturvårdsverket anser att Trafikverket vid val av lokalisering behöver beakta innebörden av punkten 14 § 1 i artskyddsförordningen.

MKB ska innehålla uppgifter om de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra, motverka eller avhjälpa de negativa miljöeffekterna enligt 6 kap 35 § 5 punkten MB. Hanteringen av negativa effekter av en exploatering bör följa en skadelindringshierarki. En utredning av kompensationsåtgärder kopplat till olika utredningsalternativ bör påbörjas i

ett tidigt skede av miljöbedömningen för att öka möjligheten att få ett bra underlag för prövningen.

Naturvårdsverket ser det som positivt att ekologiska samband i naturmiljön kommer att utredas vidare under hösten 2020. Naturvårdsverket anser dock att underlag om ekologiska samband i naturmiljön utgör ett viktigt underlag vid val av korridor för att så långt som möjligt minimera intrång, fragmentering och barriär-effekter som ett led i att säkerställa att landskapsekologiska samband upprätthålls.

Naturvårdsverket ser det som positivt att hållbarhetsbedömningen förhåller sig till miljöbedömningen och hur resultatet från respektive process skiljer sig från varandra. Miljöbedömningar är en lagstadgad process enligt 6 kap MB där MKB ligger till grund för prövning av ärendet. Naturvårdsverket vill här förtydliga att andra underlag som inte regleras i lagstiftningen, men som tas fram i planeringsprocessen såsom hållbarhetsbedömningen, kan vara värdefulla verktyg för att exempelvis skapa transparens kring avvägningar mellan olika mål, men dessa utgör inte en lagstadgad grund för framtida prövning av ärendet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:903.

Trafikverkets kommentar:

Prövning vid Natura 2000-område och dispens från artskyddsförordningen hanteras i MKB. Möjlig kompensation hanteras översiktligt i MKB. För områden där stora miljökonsekvenser kan uppstå trots omfattande miljöanpassningar och skyddsåtgärder kommer behov av kompensationsåtgärder utredas vidare i kommande skede. Ett fördjupat arbete kommer också att göras inför ansökan om tillåtlighet.

Ekologiska samband ingår under naturmiljö i MKB. I MKB har utretts hur vissa arter och deras betydelsefulla livsmiljö fördelar sig i landskapet och utifrån detta har områden identifierats där sambanden är särskilt starka respektive känsliga. Att MKB ligger till grund för framtida prövning förtydligas i MKB:s kapitel 2 och 13.

I ett första steg har ett flertal olika alternativ utvärderats utifrån hållbarhetsbedömningar där alternativens möjlighet att uppnå målen inom social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet utgjorde underlag för bortval av alternativ. Miljöbedömningsprocessen har varit en del i avgränsningen av möjliga lokaliseringalternativ genom att alternativskiljande miljöaspekter ingår i hållbarhetsbedömningen. I ett andra steg har miljöbedömningen varit en av sex bedömningsgrunder som samtliga utgjort underlag för utvärdering och rangordning av kvarvarande alternativ. MKB kommer ligga till grund för den kommande tillåtlighetsprövningen. Metoden beskrivs under kommentar till yttrande från Länsstyrelsen i Västra Götaland.

5.7.6. Polisregion Väst

Polisregion Väst menar att det är viktigt att göra allt för att minska möjligheten till olovligt spårbehandling (spårsporing) samt hindra personpåkörningar inklusive självmord. I

händelse av en olycka är det viktigt med Rakeltäckning på hela sträckan, även i tunnlar och bergskärningar. Det är viktigt att beakta framkomlighet för Polisen vid en evakueringsituation, under hela hotskalan från fred till krig.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:616.

Trafikverkets kommentar:

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

Täckning kommer att finnas vid järnvägsnätet i markplan, täckning kommer även att finnas i spår- och servicetunnlar samt i bergsskärningar i anslutning till dessa. I eventuella undermarksanläggningar kommer utrymnings- och evakueringsmöjligheter att tillgodoses. Detta kommer att hanteras mer i detalj i kommande skede och tas upp på samrådsmöte med berörda myndigheter.

5.7.7. Skogsstyrelsen

Bland de skyddade naturområdena saknar Skogsstyrelsen naturvårdsavtal, som är civilrättsliga avtal mellan staten och markägaren, där staten gått in med pengar för att bevara områdets naturvärden. Inom utredningsområdet finns ett flertal. För att tydliggöra var de skyddade områdena ligger önskas kartorna kompletteras med naturvårdsavtal och biotopskyddsområden.

Aktuella uppgifter om miljövärden i skogen, till exempel nyckelbiotoper och skyddade skogsområden finns på www.skogsstyrelsen.se/skogensparlor. Dessa register fylls kontinuerligt på med nya områden. Det kan också finnas flera oidentifierade nyckelbiotoper i området. Inom utredningsområdet kan det finnas pågående områdesskyddsarbete.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:784.

Trafikverkets kommentar:

Tillräckligt underlag för utvärdering ingår i den naturvärdesinventering som genomförts och kartorna i MBK kommer inte att kompletteras med naturvårdsavtal och biotopskyddsområden. Utöver den formella hanteringen av järnvägsprojektet enligt lagen om byggande av järnväg (1995:1649) kommer ett antal andra tillstånd och prövningar behöva genomföras innan bygget kan starta. I MKB finns en översiktlig sammanställning av dessa. En mer detaljerad avgränsning kommer att ske i kommande skede.

5.7.8. Strålsäkerhetsmyndigheten

I MKB beskrivs var magnetfält förekommer och hur det påverkar människor. I bedömningar av olika alternativ och eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder ska MB beaktas. Ett viktigt underlag för att kunna göra den bedömningen är att magnetfältsnivåer redovisas för bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt och förhöjda fält kan förväntas på grund av järnvägens kraftledningssystem. Strålsäkerhetsmyndigheten menar att Trafikverket behöver därför göra en sådan redovisning.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:694.

Trafikverkets kommentar:

Redovisning av elektromagnetiska fält som underlag för utvärdering av alternativ redovisas i kapitel 9 i MKB. När fördjupade studier avseende järnvägens läge och utformning gjorts kommer beräkningar avseende elektromagnetiska fält att genomföras för att lämpliga skyddsåtgärder ska kunna projekteras vid framtagande av planförslag.

5.7.9. Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

SGU menar att materialförsörjning och masshantering är viktiga aspekter att beakta i projektet och på grund av givna geologiska förutsättningar varierar bergkvalitet, hållfasthet och därmed bergartens lämplighet för olika användningsområden avsevärt utmed korridorerna. Ur miljö- och hållbarhetsperspektiv är det viktigt att optimera användningsområden för uppkomna berg- och jordmassor och generellt att minska behovet av bergmaterial och transport. Dessa frågor hanteras lämpligen i en masshanteringsplan. SGU anser att krossat berg eller morän ska användas istället för naturgrus.

För generell hjälp till handledning och tillgång till översiktlig, relevant geologisk information och eventuell påverkan på grundvattenförhållanden i området för planerad sträckning hänvisar SGU till checklista för infrastrukturprojekt.

Enligt de korridorer som fortsatt bedöms som aktuella kommer järnvägen att korsa grundvattenförekomsterna vid Nolån/Storån och Viskan. Båda dessa förekomster kan tydligt komma att påverkas om skärningar, tråg eller tunnlar skulle korsa eller dränera den mättade delen av en formation. Vidare kan schaktning i omättad zon eller hydrauliskt skyddande jordlager komma att påverka förekomsternas sårbarhet. SGU anser att schaktning i grundvattenförekomst Nolån/Storån eller ovanliggande hydrauliskt skyddande jordlager bör undvikas för att undvika påverkan på flöde och för att minimera risk för eventuell föroreningsspredning.

I närheten av Borås återstår fyra stationsalternativ som samtliga är förlagda i anslutning till grundvattenförekomsten vid Viskan. Ett par av alternativen innebär passage av förekomsten i bergtunnel, på bro eller bank. Det är utifrån underlaget svårt att bedöma om tråg, skärningar eller berg-jordövergångar kan komma att vara aktuella i förekomstens närhet. Förekomsten har trots sitt urbana läge god kvantitativ och kemisk status. Det är viktigt att föroreningar ej mobiliseras till följd av en framtida järnväg, till exempel genom ökad grundvattenbildningen eller ändrade strömningsförhållanden.

I korridorerna dominerar geologiska förhållanden med tunna jordlager och kristallin berggrund där det förekommer lokala våtmarker. Dessa våtmarker är som regel utströmningsområden för grundvatten, något som kan påverkas av exempelvis bergtunnlar och skärningar. Det bör särskilt beaktas att även små avsänkningar av berggrundsvattennivå (någon decimeter) kan ha stor betydelse för grundvattenutflödet. En avsänkning i berggrundsvatten kan ändra förutsättningar för grundvattenberoende ekosystem genom att flöden minskar och vattenkemiska förhållanden ändras.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1012.

Trafikverkets kommentar:

Förutsättningar och konsekvenser avseende materialförsörjning, masshantering och grundvattenförekomster ingår i MKB och i den hållbarhetsbedömning som görs i lokaliseringsutredningen.

Berg- och jordmassor ska så långt möjligt återanvändas i projektet och därmed bidra till en god hushållning med naturresurser. Beräkningar av mängden massor, såväl uppkomst som behov, är genomförda med den noggrannhet som är möjlig i en lokaliseringsutredning. Uppgifterna jämförs och beskrivs i MKB. Fortsatt arbete med Masshanteringsanalys samt framtagning av en Masshanteringsplan kommer göras i kommande skeden. Beräkningarna kommer då att förfinas och arbetet med att hitta lämpliga användningsområden och mottagningsplatser för projektets överskottsmassor kommer intensifieras ytterligare och preciseras. I MKB bedöms även risken för påverkan på grundvattenförekomster och risken för spridning av föroreningar vid förorenade områden. Gällande användbara länkar så tar Trafikverket med sig informationen i den fortsatta utredningen.

5.7.10. Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)

SMHI har tagit del av rubricerade samrådshandlingar och har inga ytterligare synpunkter utan hänvisar till yttrandet från 28 april 2020.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:1231.

Trafikverkets kommentar:

För Trafikverkets kommentar till SMHI:s tidigare yttrande hänvisas till avsnitt 4.7.10.

Sedan samrådet hösten 2020 har Trafikverket analyserat översvämningsrisker vilka kompenseras för framtida klimat utifrån höga flöden och skyfall. Justeringar för framtida klimat görs för anläggningens hela livslängd. Fördjupade studier angående skyfall i Mölndalsåns dalgång pågår.

5.7.11. Övriga myndigheter

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

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

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

- Statens Geotekniska Institut (SGI)

- Elsäkerhetsverket
- Energimyndigheten
- Post- och telestyrelsen
- Lantmäteriet

5.8. Berörda statliga bolag

5.8.1. Swedavia

Swedavia förordar alternativ L1 och anser att alternativ L7 bör utgå. Swedavia förordar alternativ L1 med hänsyn till att det är ett mycket terminalnära alternativ som kopplar ihop kollektivtrafiken. Enligt Swedavia är sannolikt en tunnel/överdäckning av stationen den enda rimliga lösningen för att få en terminalnära anslutning som inte skapar barriäreffekter och som bäst möter flygsäkerhetskraven. Alternativ L1 inrymmer både flygplatsens arbete med Masterplan samt möjliggör utveckling av Airport City. I norr påverkas Airport City i begränsad omfattning, med en sydligare korridor kan kommande bana 2 påverkas negativt.

Alternativ L3 medför enligt Swedavia en terminalnära station, men är ur säkerhetssynpunkt det mest utmanande alternativet då järnvägen sträcker sig på eller invid flygplatsens skyddsobjekt och ligger nära ett vitalt säkerhetsområde som används. Ett stort antal anläggningar behöver i detta alternativ omlokaliseras/ersättas. Alternativ L3 leder till stor påverkan på angöringen till flygplatsen och på kommunikationsutrustning för flygtrafikledningen och bansystemen (CNS-utrustning). En överdäckning av delar av järnvägen kommer att behövas för att inte omöjliggöra den planerade expansionen av terminal och uppställningsplatser för flygplan. Överdäckningen behöver vara i marknivå för att möjliggöra logistiken för flygplan, fordon och resenärer.

Swedavia anser att alternativ L7 bör utgå. Alternativet uppfyller inte det grundläggande syftet att koppla ihop järnvägen med flygplatsen då alternativet innebär en extern station. Alternativet innebär även omfattande påverkan på Swedavias planprocess, kostnader och på investeringar som redan är beslutade. L7 påverkar kommande bana 2 och därmed riksintresset, vilket innebär en rent fysisk konflikt samt påverkan på flygsäkerheten är stor.

Swedavia påpekar att projektet Göteborg – Borås handlar om kommunikationer och att riksintresse för kommunikation därför bör synliggöras.

Gällande korridorer förordas de som har minst påverkan på både riksintresset Bana 2 och utvecklingsområdena för Airport City. I värdering av stationsalternativen behöver riksintresset bana 2 omfattas och tas med i ett nästa steg för en helhetsbedömning samt koppling till järnvägens linjedragning.

Swedavia anser att 400 meters plattformslängd bör analyseras närmre om det kan vara en planeringsförutsättning för flygplatsen. Detta för att inte skapa begränsningar för den framtida utvecklingen.

Swedavia anser hänsyn ska tas till att samtliga kostnader vid val av stationsläge, särskilt för stationsalternativen L3 och L7. I detta ingår bland annat omlokalisering av befintliga anläggningar och infrastruktur men även att möjliggöra för resenärer att nå målpunkten för resan, riskeliminierande åtgärder gällande flygsäkerhet och så vidare. Alternativen L3 och L7 medför ett behov av någon form av persontransport mellan stationen och terminalen. Denna kostnad behöver ingå i jämförelsen av alternativen, både investering, framtida drift och underhåll.

Alternativ L3 och L7 medför ny form av bullerpåverkan för boende nordost och öster om flygplatsen. Det är viktigt att beakta hur påverkan av kombinerat buller från flyg och järnväg kommer att te sig. En akustisk utredning behövs för att utröna att inte olika buller förstärker varandra, för att inte Swedavias bullerisoleringskurvor ska riskera att påverkas så att de inkluderar annat än flygbuller.

Inom flygplatsen finns utrustning som är känslig mot vibrationer vilket behöver beaktas i valet av korridor och stationsläge. Även negativ påverkan av partiklar ifrån sprängning (i och i närheten av flygplatsen) behöver tas med i kommande detaljstudier. Separata flygsäkerhetsanalyser behöver göras avseende de olika stationsalternativen inklusive studier gällande elektromagnetiska fält och vibrationer.

Swedavia har en handlingsplan för luft i syfte att minska utsläppen. Planen ingår i flygplatsens miljötillstånd och där anges bland annat att det ingår provtagning av luft. Det är av stor vikt att luftmätningar sker innan byggskede och parallellt med anläggningsarbetena för att särskilja eventuell luftpåverkan från byggnation av järnvägen från påverkan av flygtrafiken.

På flygplatsen och i dess närhet förekommer PFAS till följd av historisk användning av brandskum innehållande PFOS. Det finns förekomst av PFAS i den stora hangaren på flygplatsen och utbredningen av föroreningen i marken är ännu inte utredd. PFAS riskerar att påverka samtliga föreslagna alternativ. Swedavia framför att nordost om flygplatsen, på en fastighet som inte ägs av Swedavia, har det olovligen tippats omfattande massor av okänt ursprung där förorening inte kan uteslutas.

I flera av alternativen sker en påverkan på flygplatsens dagvattenmagasin. Förekomsten av föroreningar i sprängstensmagasinen har inte utretts och det är möjligt att det finns förorenat sediment att beakta.

För alternativ L1 behöver tidigare utförd EMC- utredning uppdateras med avseende på järnvägens läge i korridoren. Nivåer av järnvägen och lösning behöver undersökas närmre.

Några av de alternativa stationsalternativen och korridorerna berör externa aktörer på flygplatsen. En närmre analys kommer behövas framöver gällande påverkan på deras verksamhet.

Swedavia delar gärna det kunskapsunderlag som tagits fram genom en inventering av naturmiljön vid flygplatsen. Kunskapsunderlaget omfattar vilka områden som bör beaktas, en lista över ekosystemtjänster och utpekande av ansvarsarter.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:696.

Trafikverkets kommentar:

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

Trafikverket har fattat beslut om syfte och övergripande mål för nya stambanor. I målområde Kapacitet och robusthet anges vilka stationer som ska möjliggöra resandeutbyte med höghastighetståg och därmed behöver ha 400 meter långa plattformar. Landvetter flygplats ingår inte i denna grupp av stationer. I kapitel 4 i lokaliseringsutredningen finns mer att läsa om bakgrunden till beslutet om 250 meters plattformar.

Avseende Swedavias synpunkt angående påverkan på kommunikations- och säkerhetsutrustning se Trafikverkets kommentar på Luftfartsverkets yttrande i avsnitt 5.7.3.

Förorenad mark, vibrationer, buller, luftutsläpp, naturmiljö, dagvatten med mera behandlas i MKB. Behovet av vibrationsdämpande åtgärder har bedömts med tidigare utredningar som grund. Luftmätningar kommer att ingå i kommande kontrollprogram. Riksintressen för kommunikationer redovisas i lokaliseringsutredning och MKB.

Lokaliseringsutredningen har beaktat riksintresset för kommunikation avseende flygplatsen och gör bedömningen av föreslaget alternativ kan samexistera med flygplatsens riksintresse.

Trafikverket har beaktat Swedavias synpunkter vid bedömning av de studerade alternativen. Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av en station vid Landvetter flygplats bedöms vara stationsläge L1 i tunnel under flygterminalen.

5.9. Organisationer och föreningar som kan antas bli berörda

5.9.1. Benareby Aktivitetsförening

Styrelsen för Benareby Aktivitetsförening (som äger och driver Benarebyskolan, Härryda Benareby 1:26) har granskat förslagna korridorer Tulebo och Landvetter Öst. Föreningen häpnar över att man kommer att radera hela centrala Benareby med alternativ Landvetter Öst och ödelägga den södra delen med alternativ Tulebo. Benareby är en äldre kulturbygd med höga historiska värden. Benareby är också med i kommunens kulturmiljö- och naturvårdsplan.

De naturvärden som denna bygd innefattar är gammelskog med en mängd rödlistade växt- och djurarter. Naturvärdena är unika i sitt slag då de är så storstadsnära. Benareby är en attraktiv boplatz för både människor och djur, därför är det en naturligt växande by med stor inflyttning av bland annat barnfamiljer.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1517 och 2020/119740:627.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende sociala och ekologiska värden i området vid bedömning av de studerade alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering, en kulturarvsanalys samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. För delsträcka Almedal-Landvetter flygplats bedöms korridor Mölnlycke vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen och korridor Tulebo rangordnas som nummer 2.

5.9.2. Borås Flygplatsförening

Borås Flygplatsförening menar att det i första hand är alternativet Bollebygd Syd med bank/skärning och stationsläge B4 och B11 som berör och påverkar flygplatsen. Tunnelalternativen bedöms inte påverka flygplatsen. De tidigare redovisade hinderfrihetskraven för flygplatsens båda banor måste beaktas med god marginal om en bansträckning planeras nära flygplatsen. Om området sydväst och söder om flygplatsen blir aktuellt för järnvägsdragningen, måste placering ske så långt som möjligt från flygplatsområdet. Viktigt är att en skärning i terrängen utnyttjas så att banvall och eventuell kontaktledning placeras så lågt som möjligt från och i förhållande till flygplatsen. Ledningen bör inte ligga högre än i ungefärlig höjd med landningsbanornas sydvästra del.

Borås Flygplatsförening förutsätter att placeringen av den planerade järnvägen sker på ett sådant sätt att största möjliga hänsyn tas till befintlig flygverksamhet. Särskilt bör faktorer som direkt berör flygsäkerheten beaktas, utöver hinderfrihet även risk för EMC störningar etcetera. I det fall att en placering av järnvägen som berör flygverksamheten aktualiseras, står Borås Flygplatsförening gärna till förfogande med kompletterande upplysningar om sin verksamhet, krav, behov och möjligheter samt våra kunskaper om det närliggande området.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1772.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer i den fortsatta planläggningen att samråda med Borås Flygplatsförening om frågor som berör flygsäkerhet med mera.

För delsträcka Landvetter flygplats–Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

Trafikverkets förslag till lokalisering av station i Borås är alternativ Osdal/Borås C (B11A) med korridor Lusharpan (B4) som nummer 2.

5.9.3. Botaniska Föreningen i Göteborg

Mellan Landvetter flygplats och Borås består hela området norr om väg 27/40 och nuvarande järnväg av ett mosaiklandskap av skog/brukad skog/myrmarker och småskalig jordbruksmark. Alla förslag av den nya höghastighetsbanan norr om den nuvarande väg 27/40 mellan Landvetter flygplats och Borås bör inte ingå i det fortsatta planarbetet. Föredragen dragning är längs befintlig infrastruktur. I väster inom Raka vägen och i öster inom Bollebygd Syd.

Mellan Landvetter flygplats och Göteborg verkar sträckningen Landvetter Öst, via Burås och Benareby samt Raka vägen ha minst inverkan på Yxsjöns naturreservat, Gunneboområdet och Härssjön med Rambo mosse. Raka vägen kommer i så fall att vara belägen så nära befintligt vägsystem som behöver användas under byggnationen och senare för underhåll. Detta minskar troligen utsläpp under byggnationen eftersom avstånden för transporter minskas och längden på vägnätet som behöver byggas för utbyggnaden av järnvägen minskas avsevärt. Genom att området inte fragmenteras alltför mycket kommer färre invasiva arter att spridas ut i delvis orörd natur.

Enligt klimatriksdagen kommer förutsättningarna för att klara klimatmålen vara att 20 procent av skogen bevaras intakt som en av de viktigaste kolsänkorna Sverige har. Här i fastslås att skogen inte kan vara källa till biobränsle mer än i mycket liten skala vilket troligen är en kunskap som ännu inte samhället kommit till insikt om. Skogen har stor biologisk mångfald. Järnvägens planering bör även innefatta biologisk kunskap i klimatkalkylen.

Det aktuella skogsområdet är dåligt undersökt och är ett gränsområde mellan västlig taiga och sydligare element. Detta är en naturtyp som har en liten utbredning i Sverige och Norge. Naturtypen är upptagen på EU:s habitatslista. Avsaknad av uppgifter på artportalen ska inte tas som intäkt för att området inte behöver inventeras ytterligare.

Utbyggd i redan anspråkstagna transportkorridor är att föredra för att bibehålla områden i närheten av storstadsbebyggelse som tillåter rekreation och avkoppling utan ljus och ljudstress för människor och djur. Det välbekanta och välbesökta Klippans naturreservat bör förutom sina biologiska kvaliteter skyddas också från buller.

Olyckor med höghastighetståg innebär en risk för omfattande skadeproblem och transportproblem vid räddningsarbete. Detta kan också vara ett skäl att lägga bansträckningen så nära befintligt vägsystem som möjligt.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:791.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende naturvärden och klimat vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering genomförts inom utvärderade korridorer. Trafikverkets förslag till lokalisering är lokaliseringsalternativ Mölnlycke – Bollebygd Syd – Osdal/Borås C (B11A). Genom Borås är korridor Lusharpan med stationsläge B4 rangordnat som nummer 2.

Trafikverkets övergripande mål för nya stambanor och projektmål för delen Göteborg–Borås innefattar mål för minskad klimatpåverkan och långsiktigt god hushållning med naturresurser. Järnvägens klimatpåverkan har bedömts med hjälp av klimatkalkyl-beräkningar. Dessa beräkningar görs för lokaliseringsalternativen för att uppskatta den energianvändning och klimatbelastning som anläggandet och driften av den nya stambanan ger upphov till ur ett livscykelperspektiv. Det som kräver energi och genererar emissioner av växthusgasutsläpp beskrivs i klimatkalkylen med koldioxidekvivalenter. Skogsavverkning ingår i beräkningarna. Effekter och konsekvenser avseende klimat och naturresurser ingår i den sammanvägda bedömningen av alternativen.

5.9.4. Friluftsfrämjandet Mölnlycke och Sjövall FK

Friluftsfrämjandets Lokalavdelning Mölnlycke och Sjövall FK har gemensamt yttrat sig att om att avslå dragning av stambanan enligt alternativen Landvetter Öst eller Mölnlycke, på bank eller i skärning, norr om Finnsjön. Alternativen skulle få en stor negativ påverkan på området ur rekreationssynpunkt. Dels skulle stora delar av det etablerade stignätverket för vandring och stigcykling förstöras, dels skulle det också skapas en betydande barriäreffekt i området för all typ av friluftsliv och rekreation. Sannolikt skulle Finnsjögården dessutom fullständigt förlora sin betydelse, både när det gäller Sjövall FK:s eget nyttjande och allmänhetens tillgänglighet och nyttjande av gården. Föreningarna menar att en dragning av järnvägen förbi Finnsjön skulle vara förödande för föreningarnas verksamheter och även för möjligheterna till aktivt friluftsliv och frisksport.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:625.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende värden för rekreation och friluftsliv i området norr om Finnsjön vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1) samt korridor Bollebygd Syd. För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2.

5.9.5. Gesebols byalag och bygdegårdsförening

Gesebols byalag och bygdegårdsförening yrkar att samtliga korridoralternativ för den nya järnvägen, vilka inte innebär lokalisering tillsammans med, eller i direkt anslutning till

befintliga väg 27/40 stryks. Föreningen anser vidare att konsekvenserna av att dra järnvägen i helt nya korridorer kraftigt undervärderats i de befintliga samrådsdokumenten och att MKB saknar flera väsentliga delar. Vidare anser det att ett flertal perspektiv saknas och att rena faktafel föreligger när det gäller korridorerna norr om Bollebygd och norr om Viaredssjön. Ett resonemang saknas även kring lång- respektive kortsiktighet i de ekonomiska avvägandena. Bollebygd blir enligt nuvarande förslag utan station. I det långa perspektivet förefaller de nordliga korridorerna, vilka för all framtid omöjliggör en station i Bollebygd, som raka motsatsen till god samhällsplanering.

En station i Knalleland framförs också som en kostnadsbesparing i byggnadsfasen och ett argument för de nordliga korridorerna. Med ett längre perspektiv förefaller dock ett stationsläge i centrum vara det absolut vettigaste för en stad som Borås. Föreningen saknar beskrivningar om kulturbbygden och lyfter fram värdet med områdets rekreation och friluftslivs möjligheter. En dragning av järnvägen i de norra korridorerna skulle innebära ljudförorening i en miljö som idag är orörd. Där de nordliga korridoralternativen kommer att få stå i direkt motsats till Sveriges riksdags miljökvalitetsmål, Generationsmålet, samt de internationella Rödlistningen och EU:s fågeldirektiv.

Föreningen anser att samrådshandlingarna saknar referens till FN:s Barnkonvention som sedan 2020 är lag i Sverige samt att en barnkonsekvensanalys saknas. Även brister i avsnitt 1.6.3 Projektmål för Göteborg – Borås under rubriken Hälsa och säkerhet. Här borde det finnas med skrivningar om att särskilt beakta barnens perspektiv vid en utbyggnad av järnvägen och föreningen efterlyser Trafikverkets vidare resonemang kring hur man bäst efterlever artikel 3 och artikel 6 i barnkonventionen när det gäller prioriteringen mellan olika korridorer i järnvägsbygget.

Resonemang kring Generationsmålet tillsammans med de 16 miljömålen saknas i samrådshandlingarna, och vill understryka att exploatering av miljöerna i de nordliga korridorerna står i direkt motsats till ovan refererade mål.

Föreningen önskar en fortsatt dialog och bjuder in Trafikverket till möten för att få förklara deras syn innan samråd våren 2021. Föreningen ser det som lämpligt att ha ett första möte under januari månad.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:1875, 1889 och 1890.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende värden för kultur, rekreation, friluftsliv, boende och natur i Gesebolsområdet vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering, en kulturarvsanalys samt social konsekvensanalys genomförts. För delsträcka Landvetter flygplats– Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

Trafikverkets mål för nya stambanor utgår från övergripande nationella miljömål och FN:s globala hållbarhetsmål enligt Agenda 2030. I MKB finns en redovisning

över vilka miljö kvalitetsmål som bedöms påverkas. Till samrådsperioden hösten 2020 var MKB ännu inte klar. PM Social konsekvensanalys utgår bland annat från FN:s barnkonvention och omfattar bedömningar ur ett barnperspektiv.

För beskrivning av hur samrådet genomförs se inledningen av kapitel 5. Under samrådsperioden hösten 2020 fick föreningen möjlighet att ställa frågor till Trafikverket på ett möte och det har varit fortsatt dialog inför samrådet våren 2021.

5.9.6. Göteborgs Astronomiska Klubb

Sedan 1984 har Göteborgs Astronomiska Klubb sitt observatorium på en bergknalle utefter Lahallsvägen. För att verksamheten fortsatt ska vara meningsfull önskar de slippa alla former av ljuskällor i närhet. Klubben ser en fara i om strålkastarljus från ett tåg träffar observatoriet. Väderstrecken öster, söder och väster är viktigast medan norr är av mindre betydelse varför en dragning helst ses norr om observatoriet (Raka vägen). Området är även ett förnygringsområde för Nattskärra.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1245.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har noterat klubbens synpunkter angående störande ljuskällor. I lokaliseringstudien redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering genomförts.

Några särskilt starka delområden för Nattskärra kan urskiljas. Arten bedöms inte vara avgörande för korridorsval men kan aktualiseras i ett järnvägsplaneskede. I lokaliseringstudien redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. För delsträcka Almedal-Landvetter flygplats bedöms korridor Mölnlycke vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen. I denna delsträcka går korridoren i tunnel mellan Mölnådal och förbi Mölnlycke där den fortsätter i bank eller skärning fram till Landvetter flygplats.

5.9.7. Hestrafors Idrottsförening

Hestra Idrottsförening förordar dragning söder om väg 27/40 i Bollebygd kommun. Föreningen menar att på så sätt sparas den fina naturen och dalgången som finns norr om Bollebygd och dessutom undviks påverkan på en stor del av kommunens föreningsliv.

Hestrafors Idrottsförening bedriver fotbolls- och innebandyverksamhet och har drygt 400 medlemmar. I norra delen av korridoren finns två av föreningens fotbollsplaner. Föreningen hade drabbats mycket negativt av en järnväg genom området.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:540.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående påverkan på föreningens verksamhet vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som underlag har bland annat den sociala konsekvensanalysen som tagits fram utgjort underlag. För delsträcka Landvetter flygplats–Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

5.9.8. Hindås skidklubb

Hindås skidklubb menar angående alternativen Hindås och Hestra att placera den nya järnvägen över friluftsområdet med konstsnö-skidanläggning, elljusspår, Sjuhäradsleden och motionsspår skulle vara förödande för friluftsarten och hela Hindås samhälle. Ett 30-tal bostäder i Sundshults by och skidcentret ligger inom korridoren. Klippans naturreservat och fornminnet Offerstenen ligger invid korridoren. Området gästas av motionärer och andra besökare året om och på vintern av tusentals skidåkare.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1877.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat skidklubbens synpunkter angående påverkan på friluftsområdet, Sundshults by och Klippans naturreservat vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som underlag har bland annat den sociala konsekvensanalysen som tagits fram utgjort underlag. För delsträcka Landvetter flygplats–Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

5.9.9. Hulta Bollebygd Golfklubb

Hulta Bollebygd Golfklubb framför att två av de tänkta spårdragningarna gå rakt igenom föreningens golfbana och medför stora störningar för klubben, medlemmar och gäster. Detta kommer medföra att klubben kommer förlora både medlemmar och betalande spelare, då en av var golfbanas stora fördelar är den vackra, storslagna miljön.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:428.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat golfklubbens synpunkter angående påverkan på golfbanan vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som underlag har bland annat den sociala konsekvensanalysen som tagits fram utgjort underlag. För delsträcka Landvetter flygplats–Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

5.9.10. Klimatomställning Borås

Klimatvetenskapliga prognoser visar att vi behöver minska våra koldioxidutsläpp med cirka 16 procent årligen för att ha en rimlig chans att klara Parisavtalets klimatmål. Detta har föranlett Borås kommun, liksom flera andra kommuner att anta en klimatbudget med just detta mål och kommunerna befinner sig just nu i ett intensivt arbete för att hitta möjligheter att uppfylla målet. I detta läge förväntar man sig att Trafikverket projekterar för en järnväg i enlighet med klimatmålen. Föreningen bedömer att Trafikverket inte tar klimatproblematiken på allvar och föreslår ett omtag, där syftet är att bygga järnväg för att minska koldioxidutsläpp. Det är då uppseendeväckande att man planerar för

- 1) ökad tillgänglighet till trafikflyget vid Landvetter,
- 2) ökad pendling mellan storstäderna och uteslutning av tågpendling från småorterna
- 3) en nybyggnad av järnväg utan att ansluta Viareds industriområde.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:756.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets övergripande mål för nya stambanor och projektmål för delen Göteborg–Borås innefattar mål för minskad klimatpåverkan vid såväl byggande som drift av järnvägen. Effekter och konsekvenser avseende klimat och naturresurser ingår i den sammanvägda bedömningen av alternativen.

Den nya järnvägen ska främja hållbara resor mellan Göteborg och Borås genom att bidra till överflyttning av resor från fossilberoendevägtrafik till tåg, vilket innebär att en avvägning mellan antalet stationer och restid behöver göras. De nya stambanorna kommer inte att trafikeras av godståg.

Idag görs resorna till och från flygplatsen med personbil, buss och taxi. Om dessa istället kan göras med tåg som är mer energieffektivt och klimatsmart, så blir det en förbättring jämfört med idag.

Ytterligare stationsorter kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4.

5.9.11. Lantbrukarnas riksförbund

Det är Lantbrukarnas riksförbunds (LRF) bestämda åsikt att den nya järnvägen i allra största utsträckning ska följa väg 27/40 så nära som det är möjligt. LRF menar att tunnel bör väljas längs sträckor där så är möjligt, för att uppnå en långsiktigt hållbar markanvändning. Broar måste placeras så att de ger minst möjliga problem. LRF förordar i övrigt alternativ Bollebygd Syd som ska lokaliseras så nära motorvägen som det bara går.

LRF vill starkt påtala att livsmedelsstrategin är ett dokument som ska genomsyra även Trafikverkets planering. Inte minst är det av vikt att även odlingsbar mark i närheten av tätorter sparas. Dels för att det uppväxande släktet ska få en koppling till matproduktion, dels för att det är nära till odlingsbar mark vid en krissituation. Åkermark som tas i bruk på sådant sätt att odling av grödor och skog inte blir möjligt i framtiden är inte acceptabelt.

En ny järnväg innebär risk för barriäreffekter som påtagligt försvårar brukandet. Öppnande av ett skogsförband gör att risken för stormskador ökar markant. Stormfasta kanter ger ett hyggligt skydd vid stormar. Tas den bort kan vinden få bra fäste och fälla stor mängd skog. En ny järnväg betyder inskränkningar i äganderätten och möjligheten att nyttja sin fastighet och eventuella arrenden. LRF menar att lokalisering ska ske så att minsta möjliga intrång sker. Det är klart olämpligt att öppna upp nya områden, samförläggning med annan infrastruktur måste eftersträvas.

LRF förutsätter att TRV talar konstruktivt med andra aktörer som berör infrastruktur. LRF poängterar vikten att berörda markägare bemöts på ett bra sätt och att de visas respekt när de riskerar att få sin fastighet och näringsverksamhet hårt utsatt av intrång. Även om det är tidigt i processen är det viktigt att lösningar för jord- och skogsbruket är högt prioriterade. Barriäreffekter och skiften som blir för små för brukning måste hanteras lösningsinriktat. Intrångsersättningarna är en viktig del för berörda, bland annat likviditeten, så måste de finnas högt på prioriteringslistan och att markförhandlarna är väl införstådda med problematiken. LRF poängterar att det är viktigt att samtliga berörda markägare får skriftlig kallelse i den fortsatta processen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1010.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat LRF:s synpunkter avseende markanvändning, naturresurser och barriärer vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. För delsträcka Almedal-Landvetter flygplats bedöms korridor Mölnlycke, som till stor del innebär att järnvägen kommer att gå i tunnel, vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen och korridor Tulebo har rangordnats som nummer 2. För delsträcka Landvetter flygplats–Borås bedöms korridor Bollebygd Syd, som delvis möjliggör en samlokalisering med väg 27/40, vara det sammantaget bästa alternativet.

Samråd med berörda markägare kommer att inledas i nästa skede av planläggningsprocessen. Trafikverket kommer att i dialog med berörda markägare sträva efter att hitta socialt och ekonomiskt hållbara lösningar på de intrång och barriäreffekter som kan uppstå.

Angående vilka enskilda fastigheter som särskilt berörs se Trafikverkets kommentar till LRF:s yttrande i samrådet våren 2020 i avsnitt 4.10.2. I det fortsatta planeringsarbetet kommer järnvägens påverkan på enskilda fastigheter att utredas och samråd med berörda markägare att hållas. Trafikverket kommer att i dialog med berörda markägare sträva efter att hitta socialt och ekonomiskt hållbara lösningar på de intrång och barriäreffekter som kan uppstå.

Till samrådet våren 2021 kommer inbjudan enligt lagkrav att göras via annonser med kungörelse och via allmänna informationsbrev/utskick till en bred krets. För att förtydliga kommunikationen planerar Trafikverket till samrådet våren 2021 att informera samtliga fastighetsägare i de lokaliseringalternativ som rangordnas, med brevutskick.

5.9.12. Mellersta Götalands Jordägareförening

Jordägareföreningen anser att det är felaktigt att samråd inte ska ske med enskilda markägare. För att kommentera lokaliseringsalternativen och MKB:s behövs omfattande lokalkännedom vilken föreningen inte har. Det finns därför behov av att samrådet särskilt riktas till de enskilda som särskilt berörs. I samrådsremissen konstateras dock att det inte är möjligt att identifiera vilka dessa enskilda är och att de därför anses innefattas i samrådet med allmänheten. Föreningen anser det vara en felaktig bedömning. För det första är det relativt enkelt att identifiera de enskilda berörda genom uppgifter från Lantmäteriet. För det andra finns det i §25 förvaltningslagen en tydlig kommunikationsskyldighet i ärenden som berör en enskild. Byggandet av en järnväg har omfattande inverkan för en berörd markägare och därmed är behov av kommunikation särskilt påtagligt. Föreningen anser därför att samråd måste ske med enskilda berörda.

Sveriges Jordägareförbund och dess regionala föreningar värnar den enskilde skogsägarens äganderätt och brukande av sin skog. Sveriges Jordägareförbund ser det därför som viktigt att varje inlämnande av enskild mark ska göras med försiktighet och i samförstånd med markägaren och dess grannar.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:897.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten kring samråd med berörda markägare kommenteras i anslutning till LRF:s yttrande i avsnitt 5.9.11.

5.9.13. Mölndals Kvarnby

Föreslagna korridorer ser inte ut att beröra den del av Mölndalsån och har därför inget att erinra mot förslagen. Om Mölndalsån och dess sjösystem på något sätt berörs i det framtida arbetet vill Mölndals Kvarnby bli kontaktad.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:529.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att kontakta Mölndals Kvarnby om den aktuella delen av Mölndalsån bedöms bli påverkad.

5.9.14. Odlingföreningen Tillsammans

Tillsammansodlingen har hittat en bra lösning för ekologisk lokal matproduktion och önskar vara kvar vid Pilekrogen i Mölndal. De odlar på mark som tillhör Trafikverket och arrenderas genom Mölndals stad (Sandbäck 1:117). Marken ingår i flera av utredningskorridorerna.

Föreningen har förstått att flera pågående tågprojekt (högastighetsbanan, men även uppställningsspår i Pilekrogen och tågdepå för Västfastigheter) kan leda till att platsen är hotad. Föreningen är emot att fin jordbruksmark tas i anspråk för utbyggnaden. Det är en liten yta med jordbruksmark sett till ett större sammanhang, men det är en unik möjlighet för fritidsodlare att bidra positivt till klimatomställning genom högre grad av lokal ekologisk matproduktion och självförsörjning. Föreningen hoppas att de ekologiska och sociala

värdena som Tillsammansodlingen bidrar med tas upp i det kommande arbetet lokaliseringsutredning, MKB och social konsekvensanalys. Om det inte är möjligt att vara kvar på platsen önskar föreningen en god dialog med Trafikverket och Mölndals stad för att hitta likvärdig mark där föreningen kan fortsätta att odla tillsammans.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:166.

Trafikverkets kommentar:

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

5.9.15. Rävlanda Samhällsförening

En sträckning motsvarande korridor Bollebygd Syd där redan befintliga bullermiljöer från väg 27/40 finns är att föredra för att minska betydande ingrepp i natur och människors närmiljö. Tunnlar förordas att minimera störningar i området. Föreningen förordar fyrvägsspår för att möjliggöra pendeltrafik mellan Göteborg och Borås. En station förordas också placerad någonstans halvvägs mellan Göteborg och Borås lämpligtvis runt Rävlanda-Bollebygd.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:1483.

Trafikverkets kommentar:

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

Ytterligare stationsorter kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4. Kopplingspunkt öster om Mölndal kommenteras i anslutning till Borås avsnitt 5.5.2.

5.9.16. Sandareds Intresseförening

Föreningen har utvärderat de olika alternativen och utifrån de stora naturvärden kring de två nordliga korridorerna norr om Viaredssjön föredras en dragning som inte stannar i Sandared söder om Viaredssjön kring väg 27/40. Vid den norra korridorerna finns en bygd (Nordtorp) där det bor många människor. Dras ny järnväg längs de sydliga korridorerna vid väg 27/40 finns redan idag en natur som har en barriär, det vore olyckligt att skapa ännu en barriär i landskapet också norr om Viaredssjön.

Sandared och omkringsliggande orter har cirka 10 000 invånare. Centralorten Sandared har haft tågstation där man har kunnat pendla med tåg till både Borås och Göteborg i årtionden. Sandareds Intresseförening anser att Trafikverket bör utreda hur man kan bedriva bra järnvägstrafik med stopp i Sandared på befintlig järnväg även i fortsättningen så man kan pendla in med tåg till Göteborg och Borås från Sandared.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1435.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende värden för boende och natur i området norr om Viaredssjön vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som underlag har bland annat den sociala konsekvensanalysen som tagits fram utgjort underlag. För delsträcka Landvetter flygplats–Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

Järnvägstrafik med stopp i Sandared utreds inte inom lokaliseringsutredningen. Ytterligare stationsorter kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4.

5.9.17. Skid- och orienteringsklubben 68 i Sandared (SOK 68)

SOK 68 samt de många i allmänheten som nyttjar skidspåren, vandringsleder och elljusspår känner sig oroliga då det föreslås att detta fantastiska friluftsområde ska utgöra ett av alternativen för kommande ny stambana. Området tjänar som friluftsområde för allmänheten i flera orter och byar i västra delarna av Borås.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1526.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående friluftsområdet vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som underlag har bland annat den sociala konsekvensanalysen som tagits fram utgjort underlag. För delsträcka Landvetter flygplats–Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

5.9.18. Nabbavägens Intresseförening

Nabbavägens Intresseförening synpunkter rör korridoren Bollebygd Syd genom stationsläge B11. Området är rikt på rådjur, räv och älg. Därtill kommer fladdermöss, en unik vildbiart. Området är vidare rikt på våtmarker och sjöar varvid förekomsten av grodor och salamandrar är vanligt förekommande. Till detta kommer ett rikt fågelliv i den närliggande Viskans dalgång. Ett beslut att gå vidare med korridoren Bollebygd Syd skulle vara förödande oavsett vilken dragning inom korridoren som väljs och skapa ett obeboeligt område. Enligt föreningens uppfattning skulle detta innebära större skada än nytta då ytterligare transporter och troligen behov av stora parkeringsytor i anslutning till stationen uppförs.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1494.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat intresseföreningens synpunkter avseende ekologiska värden i området vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till

rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering genomförts inom samtliga korridorer. För delen genom Borås bedöms korridor Osdal/Borås C med stationsläge vid Osdal och med säckstation vid Borås C (B11A), trots negativa konsekvenser i området kring Viskans dalgång, vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen. Alternativ Lusharpan med station på bibana (B4) rangordnas som nummer 2.

Trafikverket kommer i nästa skede av planlägningsprocessen att samråda med berörda fastighetsägare om järnvägens exakta läge och utformning inom den föreslagna korridoren.

5.9.19. Grankärsvägens Samfällighetsförening

Korridorerna Tulebo och Landvetter Öst skulle innebära stor förödelse för Benareby och boende här skulle tvingas lämna hus och generationsgårdar för att ge plats åt en järnväg. Föreslagna korridorer skulle ge mycket stora konsekvenser med direkt förödelse av art-, natur- och kulturmiljöer, hög bullerpåverkan, utsläpp till vatten, stor landskapspåverkan och minskade möjligheter för djur och växter att förflytta sig. Särskilt drabbas ekosystem och biologisk mångfald.

Socialt blir påverkan givetvis mycket stor då Benareby–Bolåsa samhälle helt skulle komma att slås sönder. Sammantaget strider förslagen mot ett flertal av de av riksdagen antagna miljömålen och den gemensamma strävan och inriktningen att nå ett hållbart samhälle. I handlingen beskrivs Benareby som småskalig bebyggelse vilket det inte är längre att räknas som då det till huvudsak består av åretruntboenden i ett växande samhälle.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:788.

Trafikverkets kommentar:

För synpunkter kring påverkan på sociala och ekologiska värden i Benareby–Bolåsa se tidigare kommentarer under avsnitt 5.9.1.

Trafikverkets mål för nya stambanor utgår från övergripande nationella miljömål och FN:s globala hållbarhetsmål enligt Agenda 2030. I MKB framgår vilka miljö kvalitetsmål som bedöms påverkas och på vilket sätt målen påverkas.

5.9.20. Hyltans samfällighetsförening

Föreningen ifrågasätter föreslagna korridoren Tulebo och bedömer att den bör utgå i fortsatt utredning. En lokalisering intill väg 27/40 förordas för att minska negativ påverkan för både människa, djur och natur. Att bredda och bygga ut befintlig bangårdsväg skulle också vara ett lämpligare, miljövänligare och även kostnadseffektivare alternativ.

En dragning av järnväg genom Tulebo korridoren skulle innebära stora ingrepp i miljön och skada oerhört värdefulla livsmiljöer för såväl människor som djur samt påverkan vattentäkten. Finnsjön är en vattentäkt och försörjer idag större delen av Mölnlycke, Landvetter och Härryda. Föreningen lyfter att flertal broar måste anläggas och att vackra såväl som välbesökta naturområden kring Benareby, Bolåsa och Buarås därmed kommer

förstöras. Hundratals småhus inkl. bondgårdar skulle med den tilltänkta korridoren Tulebo få hela sin omgivning och därmed även livsverk och investeringar förstörda med föreslagen bro över Gravsjön med troligt mittfäste på Bondön. Vid Gravsjön finns det såväl sällsynta som fridlysta djur.

I samrådsdokumenten läggs stort fokus på att beskriva de värden som tillmäts de tätortsnära rekreationsområdena. Dock nämns ingenting om de rekreationsvärden som skapas i tyst och från buller ostörd natur. Ljudet från höghastighetstågen skulle ha en förödande påverkan för såväl människor som djur i området. Med den tilltänkta bron över Gravsjön skulle ljudet transporteras över vattnet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1516, 2020/119740:423 och 698.

Trafikverkets kommentar:

För synpunkter kring påverkan på sociala och ekologiska värden i Benareby, Bolåsa och Buarås se tidigare kommentarer under avsnitt 5.9.1.

5.9.21. Hyltans vägsamfällighet

Styrelsen för Hyltans Vägsamfällighet, och dess invånare på Tjarnvägen, har granskat föreslagen korridor Tulebo samt korridor Landvetter öst och ifrågasätter starkt förslaget med en höghastighetstågbana genom Benareby. Detta skulle innebära att hela Benareby, i dess befintliga skick, skulle raderas.

Föreningen framhåller kommunens kulturmiljö- och naturvårdsplan då det finns en mängd rödlistade växtarter och djur som omnämns i aktuellt område.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1093.

Trafikverkets kommentar:

För synpunkter kring påverkan på sociala och ekologiska värden i Benareby se tidigare kommentarer under avsnitt 5.9.1.

5.9.22. Nabbauddens väg- och stugförening

Synpunkter lämnas rörande korridoren Bollebygd Syd/Olsfors genom Viared. Boende på Nabbagatan motsätter sig en järnväg nära Segloravägen som riskerar att förstöra den fina sjö, naturmiljö och att familjer ska behöva flytta/lämna området. Föreningen undrar hur Trafikverket kan överväga att gå rakt över hus och innanför strandskyddet som gäller vid Västersjön. Västersjön är en av flera sjöar i Bosjöns fiskevårdsområde där man planterat in gös i sjön och kalkning sker med jämna mellanrum. Kommunen önskar även bygga kanotled i sjön för rekreation. Vid Segloravägen finns det även uthyrning av fiskebåtar. På vintern används sjön för långfärdsskridskor samt vinter fiske.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1540.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende sociala och ekologiska värden i området vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringstuderingen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. För delsträcka Landvetter flygplats–Borås bedöms korridor Bollebygd Syd, trots negativa konsekvenser för boende- och naturmiljö norr om Västersjön och Kvarnsjön, vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

Trafikverket kommer i nästa skede av planläggningsprocessen att samråda med berörda fastighetsägare och vägföreningar om järnvägens exakta läge och utformning inom den föreslagna korridoren.

5.9.23. Nässets vägförening

Nässets vägförening och dess samtliga medlemmar anser att korridorerna Landvetter Öst och Tulebo ska beslutas som icke genomförbara och istället undersöka andra alternativ för den nya järnvägen. Föreslagna korridorer skulle direkt leda till förstörelse av art-, natur- och kulturmiljöer, hög bullerpåverkan, utsläpp till vatten, stor landskapspåverkan och minskade möjligheter för djur och växter att förflytta sig. Särskilt drabbas ekosystem och biologisk mångfald. Socialt blir även påverkan mycket stor då Benareby - Bolås samhälle helt skulle komma att slås sönder. Sammantaget strider förslagen mot ett flertal av de av riksdagen antagna miljömålen och den gemensamma strävan och inriktningen att nå ett hållbart samhälle.

Nässets vägförening vill med denna skrivelse tydliggöra att Trafikverkets påstående om att inga känsliga eller hävdade miljöer skulle beröras är både felaktigt och djupt upprörande. Föreningen anser att den gjorda utredningen är bristfällig utan känsla och respekt för Benarebys unika karaktär och konstaterar att bristanalys inte har presenterats.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:699.

Trafikverkets kommentar:

För synpunkter kring påverkan på sociala och ekologiska värden i Benareby–Bolåsa se tidigare kommentarer under avsnitt 5.9.1.

Trafikverkets mål för nya stambanor utgår från övergripande nationella miljömål och FN:s globala hållbarhetsmål enligt Agenda 2030.

5.9.24. Nässlehufts samfällighetsförening

Nässlehufts vägförening är orolig för konsekvenserna av korridorerna Bollebygd Nord och Olsfors. Dessa korridorer har en sträckning kring Bollebygds tätort som tillsammans med väg 27/40 ramar in Bollebygd mellan två barriärer vilka förhindrar framtida utveckling av samhället. Bollebygd riskerar att bli en pendlarort där man endast sover. Föreslagen sträckning skulle även innebära sociala, kulturhistoriska, folkhälsomässiga, organisatoriska

och ekonomiska påfrestningar för boende, näringsverksamheter och samhällsviktiga funktioner.

Sträckningen innehåller fler både tunnlar och broar än alternativa sträckningar runt Bollebygd. Detta utgör en risk för fördröjning av räddningsfordon i händelse av olycka och som försvårar evakuering vid ett eventuellt driftstopp i jämförelse med en dragning längsmed väg 27/40. Där sträckningen passerar Nolåns dalgång passerar den Bollebygds grundvattentäkt Backa. Enligt förslaget planeras både tunnelbygge och brobygge i närheten som skulle kunna hota dricksvattentillgången för orten.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:427.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående korridorerna Bollebygd Nord och Olsfors vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering, en kulturarvsanalys samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. För delsträcka Landvetter flygplats–Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

5.9.25. Råbergets vägförening

Föreningen anser att alternativen Mölnlycke, Tulebo och Landvetter Östra är olämpliga. Farhågor gällande vattentäkten för Härryda kommun lyfts fram. Förslagen strider mot EU:s vattendirektiv, som ger långtgående riktlinjer för hur vattenförsörjningen ska säkras i framtiden. Då det inte finns någon långsiktig vattenförsörjning säkrad om något händer i Finnsjön, bör all exploatering i närheten begränsas i mesta möjliga mån. Mölnlycke korridoren skär rakt igenom en sankmark och två stora bäckar som är tillflöde till Finnsjön, vilket både begränsar flödet, och kan medföra att en ökad mängd föroreningar följer med ner till Finnsjön från banvallen. Banvallen måste dessutom hållas fri från växtlighet, vilket effektivast görs med kemikalier. Vilket absolut inte får ske i ett vattenskyddsområde. Även Tulebo korridoren går genom Finnsjöns vattenskyddsområde, vilket gör även det direkt olämpligt.

Stråken genom Finnsjöområdet påverkar friluftslivet i området negativt, som idag omfattar vandringsstråk, elljusspår, cykelspår och badplatser. Detta område är vidsträckt, och ett av de få områdena i Göteborgsregionen som fortfarande är ganska opåverkat av bullerstörningar. Området är av stort värde, inte bara för Mölnlycke, utan för hela Göteborgsområdet, eftersom det är lättillgängligt och relativt orört. En sträckning genom Benarebyområdet skulle också förstöra oersättliga natur- och kulturvärden av största vikt för Mölnlycke med omnejd.

Föreningen lyfter fram att en etappvis utbyggnad av befintliga Kust till kustbanan till dubbelspår, åtminstone mellan Göteborg och Borås, för att öka kapaciteten. Eller en samförläggning av nya järnvägen parallellt med väg 27/40, då befintlig infrastruktur kan utnyttjas vid anläggandet.

Föreningen lyfter fram att det finns bristande underhåll av det befintliga järnvägsnätet och dyrare underhåll för en höghastighetsbana inte kommer att avsättas. Vilket kommer att innebära att det finnas två parallella järnvägsnät med samma standard, utan några betydande tidsvinster för resenärerna. Eftersom det befintliga järnvägsnätet fortfarande måste underhållas och dessutom rustas upp rejält för att kunna underhålla och utöka godstrafiken, krymper det ekonomiska utrymmet för en satsning på höghastighetståg.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:922.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående de korridorer som passerar norr eller söder om Finnsjön vid bedömning av de studerade alternativen. Korridor Mölnlycke innebär att järnvägen kommer att gå i bergtunnel norr om Finnsjön, vilket inte bedöms påverka friluftslivet och bullernivåerna i området samt ha en begränsad påverkan på Finnsjöns vattentäkt. De delar av korridoren där anläggningen ligger i markplan berör Finnsjöns vattenskyddsområde perifert och möjlighet finns att inom korridoren helt undvika sjöns avrinningsområde. Eventuell effekt på avvattningen mot Finnsjön under driftskedet kan ske i korridorens sydliga del men bedöms som försumbar.

För synpunkter kring påverkan på sociala och ekologiska värden i Benareby–Bolåsa se tidigare kommentarer under avsnitt 5.9.1.

En utbyggnad av Kust till kustbanan till dubbelspår bedöms inte vara ett tänkbart alternativ på grund av att restidsmålet för den nya stambanan inte kan uppnås.

5.9.26. Solhallsgatans Vägsamfällighet

Föreningen lämnar synpunkter på korridoren Bollebygd syd genom stationsläge B11. Pickesjöområdet är ett populärt rekreationsområde. Området har även ett rikt djurliv och är rikt på våtmarker och sjöar. Ett beslut att välja korridoren Bollebygd Syd skulle vara förödande oavsett vilken dragning inom korridoren som väljs skulle område därmed bli oboeoligt. Detta skulle i sin tur skapa många personliga tragedier både bland barn och vuxna. Detta ställt mot den bakgrund att, den föreslagna korridoren och stationsläget inte fyller de krav som Borås Stad ställer på en centralt belägen station. I Viskans dalgång finns ett mycket rikt och varierat fågelliv som skulle totalt utplånas.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:1314.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende sociala och ekologiska värden i området vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering, en kulturarvsanalys samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. Korridor Bollebygd Syd och stationsläge Osdal med säckstation vid Borås C (B11A) bedöms, trots negativa konsekvenser för

boende- och naturmiljö i området kring Pickesjön och Viskans dalgång, vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen. Korridor Lusharpan med stationsläge på bibana (B4) rangordnas som nummer 2.

Trafikverket kommer i nästa skede av planlägningsprocessen att samråda med berörda fastighetsägare och vägföreningar om järnvägens exakta läge och utformning inom den föreslagna korridoren.

5.9.27. Sundshults vägförening

I hela Sundshult och i Klippans Naturreservat samt närliggande områden bedrivs ett rikt friluftsliv. Människor från hela Göteborgsregionen använde under hela året de olika motionsspåren för löpning, promenader, cykling, skidåkning och ridning. Skidklubben har nyligen rustat upp spåren för att säkra snötillgången hela vintersäsongen.

Klippans Naturreservat, som också är ett Natura 2000-område, är omgärdat av vägar och då särskilt av väg 27/40 på ena sidan. Om en höghastighetsjärnväg dras utmed andra sidan av detta naturområde betyder det att Klippans Naturreservat kommer att omgärdas och isoleras från näraliggande naturområden. Fåglar kan inte heller kommunicera med varandra över den ljudbarriär som en järnväg innebär, vilket hindrar den biologiska mångfalden. Utrotningshotade och rödlistade arter finns bekräftat i området vid Klippans naturreservat.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1013, 1051, 2020/119740:40 och 629.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående påverkan på friluftsområdet och Klippans naturreservat vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. För delsträcka Landvetter flygplats–Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

5.9.28. Tränningstorps Vägsamfällighet

Föreningen invänder mot station B11 Osdal med dragning Bollebygd Syd då den kommer att förstöra ett attraktivt bostadsområde. Det kommer att inskränka möjligheterna för Borås Stad att expandera söderut och hindra utbyggnaden av Regementsstaden. Även Pickesjöområdet är ett populärt rekreationsområde som används av många Boråsare, och därför bör lämnas orört.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1716.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende sociala värden i området vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen.

Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. Korridor Bollebygd Syd och stationsläge Osdal med säckstation vid Borås C (B11A) bedöms, trots negativa konsekvenser för boende- och rekreationsområdet, vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen. Korridor Lusharpan med stationsläge på bibana (B4) rangordnas som nummer 2.

Trafikverket kommer i nästa skede av planläggningsprocessen att samråda med berörda fastighetsägare och vägföreningar om järnvägens exakta läge och utformning inom den föreslagna korridoren.

5.9.29. Åbydalens samfällighetsförening

Föreningen anser inte att korridoren Landvetter Öst är lämplig att gå vidare med i lokaliseringsutredningen. Föreningen lyfter fram fridlysta djur och växtlighet, vattentäkten, historiska värden och respekt för människors val, välmående, ekonomi samt äganderätt och längtan att få bo i sitt förvärvade paradiset utan större påverkan. Föreningen förordar att i den nya järnvägen i möjligaste mån följer väg 27/40.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:691.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående korridor Landvetter Öst vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. För delsträcka Almedal-Landvetter flygplats bedöms korridor Mölnlycke vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen. Korridor Tulebo rangordnas som nummer 2.

5.9.30. Mölndals Naturskyddsförening

Då stora naturvärden hotas och människor, djur, marker, skog och verksamheter kommer att påverkas mycket negativt, anser naturskyddsföreningen att en så stor del av järnvägen som möjligt ska gå i tunnel. Av de tre presenterade korridoralternativen är Raka vägen det alternativ som förordas.

Föreningen undrar hur projektet motiveras samt hur positiva effekter kontra negativa effekter tydligare redovisas och bedöms i utredningen. De anser även att byggprocessen och verksamheten under anläggningsskedet kommer att generera en stor negativ miljö- och klimatpåverkan. Det är därför angeläget att utredningar tas fram och redovisas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:632.

Trafikverkets kommentar:

Projekt mål samt utvärdering och avgränsning av korridor- och stationsalternativ kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4. Efter samrådet hösten 2020 har ytterligare fördjupade utredningar utgjort grund för en jämförande

utvärdering av de kvarvarande alternativen. De är med stöd av dessa fördjupade utredningar som miljökonsekvenserna för de kvarvarande alternativen bedömts. Naturmiljö ingår i utvärderingen av kvarvarande alternativ. I lokaliseringsutredningen och MKB:n I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. För delsträcka Almedal-Landvetter flygplats bedöms korridor Mölnlycke vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen. Korridor Tulebo rangordnas som nummer 2.

Motiven till projektet tillsammans med konsekvenserna av projektet hanteras i måluppfyllelse och hållbarhetsbedömningen. I MKB ingår både en beskrivning av byggskedet och driftskedet och dess påverkan. Se även Trafikverkets kommentar på länsstyrelsens yttrande i avsnitt 5.4

Sträckan Göteborg–Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk. Dagens pendling med buss och bil skapar trängsel både på trafikleder och i tätorterna och den enkelspåriga järnvägen räcker inte till. Med dubbelspår, som byggs för 250 kilometer i timmen, kan restiden mellan Göteborg och Borås kraftigt förbättras och antalet tåg öka rejält. Bättre kommunikationer som gör det lättare att ta sig till jobb och studier skapar förutsättningar för regional utveckling. Den nya järnvägen ger oss också möjlighet till ett mer hållbart och energieffektivt resande. Tillsammans med Västlänken, en ny järnväg i tunnel under centrala Göteborg, innebär den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås att fler kommer kunna resa snabbare, enklare och med färre byten.

En station vid Landvetter flygplats kommer göra det möjligt att ta sig till och från flygplatsen med tåg från olika destinationer i Västsverige.

5.9.31. Naturskyddsföreningen i Borås

Naturskyddsföreningen anser att samtliga förslag med sträckning helt eller delvis norr om väg 27/40 inte bör komma till stånd. Sträckningsalternativet Bollebygd Syd tror föreningen är det alternativ som ger minst påverkan på natur och djur.

Föreningen har yttrat sig om föreslagna stationslägen i Borås:

B1 Borås C, bör från rastplats Boråstorpet gå i tunnel till stationsläget. För att inte skapa ytterligare barriäreffekt för det rörliga friluftslivet och djurlivet samt inte kollidera med andra satsningar i området.

B2 Knalleland, en station på bro inom aktuellt område kommer bland annat att ge en ljudbild som kommer att vara störande för ett stort område och påverka fåglarnas sträckning genom Viskadalen.

B4 Lusharpan station på bibana, järnvägen ovan jord vid Pickesjön kommer kraftigt negativt påverka det rörliga friluftslivet. Ett stationsläge på bro kommer störa landskapsbilden i aktuellt område. Huvudbanan på bro över Viskan kommer troligen tillsammans med

befintlig bro för väg 27/40 kraftigt störa fåglarnas sträckning genom Viskadalen. Även befintligt ridhus kommer att påverkas negativt.

B11 Osdal med säckstation vid Borås C. Framtida sträckning av huvudbanan på bro över Viskan kommer troligen tillsammans med befintlig bro för väg 27/40 kraftigt störa fåglarnas sträckning genom Viskadalen. Även befintligt ridhus kommer att påverkas negativt.

Naturskyddsföreningen anser att det är viktigt att etablera viltpassager för att minimera störningar för det rörliga djurlivet. Val av placering av viltpassagerna bör göras tillsammans med exempelvis jägarna och andra som har kunskap om djurens vandringsleder.

Beträffande påverkan på enskilda arter, såväl fauna som flora, bör observationer redovisade i Artportalen och andra källor beaktas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1193.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har utvärderat aktuella alternativ i lokaliseringsutredning och MKB. Utifrån detta är Trafikverkets förslag till lokalisering alternativ Mölnlycke (M1 och L1) – Bollebygd Syd – Osdal/Borås C (B11A). På den västra delsträckan rangordnas alternativ Tulebo som nummer 2 och på den östra delsträckan rangordnas alternativ Lusharpan (B4) som nummer 2. Motiv till Trafikverkets val framgår av utredningarna.

Barriäreffekterna hanteras i MKB under olika miljöaspekter, såsom naturmiljö, rekreation- och friluftsliv, kulturmiljö. I PM Social konsekvensanalys görs en bedömning av påverkan på sociala värden, samband och förhållanden i utredningsområdet.

I MKB hanteras frågan om buller i känsliga miljöer såsom boendemiljö, rekreations- och friluftsområden samt känsliga naturområden. Fördjupad bullerutredning kommer krävas i kommande skede för att klargöra åtgärdsbehoven.

Viltpassager hanteras översiktligt i MKB.

Artdata från artportalen ingår i framtagna naturvärdesinventering. Uppgifter har också inhämtats från bland annat utvalda lokala rapportmottagare inom BirdLife Sverige. Uppgifter om arter har legat till grund för bedömningen av de olika korridorernas konsekvenser på naturmiljön. Viskadalens roll som sträckled för många fågelarter har studerats.

5.9.32. Naturskyddsföreningen i Göteborg

Föreningen lyfter fram att de saknar underlag om kommunala naturvårdsprogram och valt att använda dem i sitt yttrande av korridor. Föreningen anser att det mest passande av alternativen är Raka vägen mellan Göteborg och Landvetter, för att sedan koppla på alternativet Bollebygd Syd till Borås med ett centralt stationsläge. Valen grundar sig främst i att dra järnvägen så nära befintlig infrastruktur som möjligt för att undvika orörd

naturmark med sina höga naturvärden. Därför förordas att järnvägen går så nära väg 27/40 som möjligt.

Naturskyddsföreningen framför att "Raka vägen" kommer dras något genom "Rådasjöns naturreservat" och "Yxsjöns naturreservat". Därför är det nödvändigt att järnvägen dras som tunnel för att minimera påverkan på dessa områden.

Föreningen föreslår gröna passager på ett flertal platser för att möta djurens behov att korsa järnvägen utan att komma nära människor. Föreningen framför att Dalgångarna är särskilt viktiga att beakta med sina större vattendrag, ekologiska samband, betydande grundvattenmagasin och värdefulla odlingslandskap. Möjliga föreningar vid byggskedet som kan påverka vattenområden inom dalgångarna behöver beskrivas.

Bullernivån kommer vara en konstant variabel under stambanans livstid och behöver därför utredas grundligt.

Ställningstagande till ett investeringsprojekt som detta är komplicerat då byggprocessen för med sig en större mängd koldioxidutsläpp i en tid präglad av klimatkris. Samtidigt som föreningen står bakom satsningar för mer kollektivtrafik behöver stambanan mellan Göteborg och Borås planeras med ambitionen att i största möjliga mån hålla nere miljöpåverkan.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:957.

Trafikverkets kommentar:

I ett första steg har ett flertal olika alternativ utvärderats utifrån hållbarhetsbedömningar där alternativens möjlighet att uppnå målen inom social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet utgjorde underlag för bortval av alternativ. I ett andra steg har miljöbedömningen, som regleras i miljöbalken och utgör ett viktigt beslutsunderlag vid val av alternativ, varit en av sex bedömningsgrunder som samtliga utgjort underlag för utvärdering och rangordning av kvarvarande alternativ. Konsekvenserna av kvarvarande alternativ bedöms i lokaliseringstudien och MKB. Trafikverket förordar att gå vidare med korridoren Bollebygd Syd vilket innebär att järnvägen bitvis kan placeras i anslutning till väg 27/40.

Gröna passager, föreningar och buller hanteras i MKB. Även dalgångarnas betydelse för ekologiska samband, grundvatten och odlingslandskap ingår i MKB.

Naturvärdesinventering enligt standard (SS 199000:2014) samt delutredningar för specifika platser har genomförts och ingår som underlag till MKB. Alla aktuella områden ur kommunernas naturvårdsplaner omfattas av naturvärdesinventeringen.

För infrastrukturen ställer Trafikverket upphandlingskrav på leverantörer i investerings- och underhållsprojekt om att minska anläggningens klimatpåverkan. Kraven gäller klimatpåverkan vid byggnation, de material som används och framtida underhåll. Det långsiktiga målet är att infrastrukturen ska vara klimatneutral senast 2045. För att det långsiktiga målet ska kunna nås så gäller för

projekt Göteborg–Borås att de delar som färdigställs efter år 2030 ska uppnå minst 50 procents reduktion av växthusgasutsläpp (jämfört med 2015) och för delar som färdigställs efter 2035 ska reduktionen vara minst 80 procent. För att reducera utsläppen från anläggningen krävs optimering av bland annat det som är kopplat till byggnadsverk och masshantering, ökad materialeffektivitet, alternativa material samt aktiva produktval för stål, asfalt, betong och armering. För att nå 80 procents reduktion eller mer krävs mer eller mindre transformativa åtgärder som innebär stora omställningar av stål- och cementindustrins tillverkningsprocesser samt en övergång till biobränslen och elektrifiering av tunga transporter och arbetsmaskiner. Arbetet som gjorts hittills har genomförts med den noggrannhet som krävs för att kunna ta ställning till val av lokaliseringsalternativ. Miljöfrågor kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan. Detta beskrivs i MKB kapitel 12.

5.9.33. Naturskyddsföreningen i Härryda

Naturskyddsföreningen i Härryda har tillsammans med Göteborgs Ornitologiska förening tidigare yttrat sig (2020-05-07). I de delar som synpunkter från tidigare yttrande inte beaktats så kvarstår dessa.

Korridorer och stationsläge

Föreningarna framför att en dragning längs väg 27/40 är det bästa alternativet ur miljö- och ekonomiska aspekter. Av korridoralternativen mellan Landvetter flygplats och Göteborg förordas Raka vägen som går norr om Yxsjön i tunnel från Björrödsområdet till Mölndal/Göteborg. Ett alternativ är dragningen norr om Yxsjön i kombination med korridor Mölnlycke, förutsatt att byggnation sker i tunnel. Föreningarna är starkt emot korridorerna Landvetter Öst och Tulebo.

Korridorerna Raka vägen och Mölnlycke har en gemensam sträckning norr om Yxsjön. Området här ingår också i Yxsjöområdet och har mycket höga naturvärden och förekomst av skyddade arter. I området norr om Yxsjön för det nuvarande förslaget finns en tunnel inritad för en stor del av passagen, vilket bedöms som bra. Tunnelmynningen bör dock flyttas österut, närmare Björrödsvägen, för att undvika höga naturvärden. Sydväst om Stora Ristjärn finns ett område med nyckelbiotopskaraktär med flera rödlistade svampar och mossor. Föreningen förordar att tunnelmynningen flyttas österut. En tunnel hela vägen från Landvetter flygplats in till Göteborg/Mölndal vore att föredra. Byggs järnvägen i markplan krävs dock en ännu nordligare dragning för att undvika de höga naturvärdena. Korridoren bör därför utökas mot norr.

Föreningarna lyfter fram att felaktiga bedömningar har skett för korridorerna Tulebo och Landvetter Öst rörande påverkan på naturvärden. Inom och i anslutning till dessa båda korridorerna förekommer ett stort antal skyddade och/eller rödlistade arter och värdefulla naturmiljöer. I området finns även två planerade naturreservat, Yxsjön söder och Hårssjön-Rambo mosse. Föreningen redogör för naturvärden i detalj för områdena Yxsjöområdet – Benareby, Finnsjöområdet och Hårssjön-Tulebo.

Korridor Hindås ger mycket stor miljöpåverkan på landskap, natur och hotade arter och passerar dessutom nära Klippans och Risbohult naturreservat som båda är Natura 2000-områden. Även korridor Bollebygd Nord passerar nära Klippans naturreservat.

Korridorerna Rävlanda Syd och Rävlanda Nord ger också mycket stor miljöpåverkan på landskap, natur och hotade arter och passerar dessutom vid den mycket känsliga miljön vid Storån och Rävlanda.

Föreningarna vill även framföra att områdena kring Finnsjön och Yxsjön är betydelsefulla för friluftslivet.

Naturvärdesinventeringen

Det lyfts fram omfattande brister i underlaget och i bedömningar, särskilt gällande befintliga miljöförutsättningar och miljövärden. Här lyfts de kommunala naturvårdsprogram fram som ett exempel. Vilket bedöms ha lett till att bedömningar av de olika korridorernas miljöpåverkan i flera fall blivit felaktiga. Föreningarna pekar på att det begränsade val av inventeringsyta i naturvärdesinventeringen lätt kan bli missvisande för naturvärdesbedömningen. Detta eftersom många naturområden med höga naturvärden inom korridorytorna fortsätter utanför korridorerna. Föreningarna är undrande till varför kontakt kring artförekomster och naturvärden inte gjorts. Naturskyddsföreningen vill påpeka att information från miljöföreningar kring exempelvis naturvärdesarter ska beaktas och eftersökas i samband med naturvärdesinventeringar enligt använd SIS-standard.

Föreningarna menar att Yxsjöområdet anses vara ett Natura 2000-område som ska ingå i EU:s nätverk av skyddade områden. Detta då området innehåller utpekade arter och en stor areal med EU-naturtyper. Särskilt intressant är förekomsten av starkt hotad naturtyp. Föreningen pekar särskilt på att Trafikverket som myndighet är skyldig att i beslut och i projekt följa EU:s miljölagstiftning och naturvårdsdirektiv.

Samrådsprocessen

Föreningen anser att samråden måste ges längre tid med allmänna fysiska möten för att möjlighet ska finnas att påverka. Med hänsyn till pågående pandemi har inga fysiska möten genomförts och ingen möjlighet till förlängd remisstid har getts vilket lett till en påskyndad och forcerad samrådsprocess utan transparens. Föreningen lyfter att de har ytterligare uppgifter att redovisa men anser att samrådet inte givit förutsättningar att dela dessa. Något som innebär att det skulle behövas ett "omtag" i projektet med bedömningar utifrån nytt och bättre utredningsunderlag. Naturskyddsföreningen önskar åter hänvisa till den kritik som Riksrevisionen år 2019 gjorde i sin granskning av det aktuella projektet.

Påverkan på miljön

Byggnation av en ny järnväg ger en omfattande påverkan på områden där järnvägen går på ytan och inte i tunnel. Även byggnation i tunnlar kan ge miljöeffekter i form av påverkan på grundvatten och stomljus.

Det tar troligen minst 30–40 år eller ännu längre tid innan resandet med det nya tåget kompenserat utsläppen som byggnationen orsakar. Sett ur miljö- och klimatsynpunkt bör samhällsresurserna i första hand användas på infrastrukturprojekt som innebär minskande koldioxidutsläppen inom de närmaste 10–20 åren. En utveckling och effektivisering bör därför ske av den regionala kollektivtrafiken och den regionala fordonstrafiken.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1004.

Trafikverkets kommentar:

Avseende Korridorer och stationsläge har konsekvenserna av olika alternativ hanteras i lokaliseringsutredning och MKB. Alternativ Tulebo kvarstår som möjligt alternativ och rangordnas som nummer 2. Landvetter Öst och Raka vägen ingår inte bland de rangordnade alternativen. I området norr om Yxsjön är korridoren justerad för att ge större möjlighet att undvika de högsta naturvärdena.

I ett första steg har ett flertal olika alternativ utvärderats utifrån hållbarhetsbedömningar där alternativens möjlighet att uppnå målen inom social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet utgjorde underlag för bortval av alternativ. I ett andra steg har miljöbedömningen varit en av sex bedömningsgrunder som samtliga utgjort underlag för utvärdering och rangordning av kvarvarande alternativ. Konsekvenserna av kvarvarande alternativ bedöms i lokaliseringsutredningen och MKB. Metoden beskrivs ytterligare under Trafikverkets kommentar till yttrande från länsstyrelsen, se avsnitt 5.4.

Trafikverkets förslag till lokalisering är alternativ Mölnlycke (M1 och L1) – Bollebygd Syd – Osdal/Borås C (B11A). På den västra delsträckan rangordnas alternativ Tulebo som nummer 2 och på den östra delsträckan rangordnas alternativ Lusharpan (B4) som nummer 2. Motiv till Trafikverkets val framgår av utredningarna.

För sträckan Landvetter flygplats – Borås innebär förslaget att järnvägen bitvis kan placeras i anslutning till väg 27/40.

Avseende naturvärdesinventeringen har berörda naturskyddsföreningar och ornitologiska föreningar erbjudits ett (digitalt) möte i samband med samråd hösten 2020 där Trafikverket beskrev samrådsmaterialet och föreningarna hade möjlighet att ställa frågor och framföra synpunkter. Härryda naturskyddsförening har även ställt frågor till Trafikverket under våren 2021. Samtal har hållits mellan företrädare för föreningen, Trafikverket och konsultens naturmiljöansvarig med anledning av föreningens frågor främst kring hanteringen av artskyddade arter och hanteringen av dessa i projektet.

Naturvärdesinventering enligt standard (SS 199000:2014) samt delutredningar för specifika platser har genomförts och ingår som underlag till MKB. En sådan delutredning är "Natura 2000-naturtyper i Klippan. Alla aktuella områden ur kommunernas naturvårdsplaner omfattas av naturvärdesinventeringen. Hänvisade rapporter och underlag har beaktats och tillräckligt underlag för utvärdering ingår i den Naturvärdesinventering och de delutredningar som genomförts. Kända förekomster av skyddade arter har särskilt analyserats och bidrar både till utformning och konsekvensbedömningar av korridorer. Ett tydliggörande kring metodiken i naturvärdesinventeringen har gjorts i MKB. För objekt inom naturvärdesinventeringen som noterats i en korridor har hela objektet redovisats även om det sträcker sig utanför korridoren. Inför samrådet våren 2021 har även underlag kring ekologiska samband tagits fram.

Korridoren är justerad vid Yxsjön för att undvika de högsta naturvärdena och möjliggöra en passage norr om naturreservatet. Inom Yxsjöns naturreservat

återstår endast järnväg i markplan i den fortsatta utredningen, men då i den undantagna korridoren från tidigare utredning, Mölnlycke-Bollebygd.

Trafikverket delar inte föreningens uppfattning att avsaknad av färdigställd rapport för naturvärdesinventering till samrådet hösten 2020 gett upphov till felaktiga bedömningar avseende korridorernas miljöpåverkan. Processen för att identifiera tänkbara lokaliseringsalternativ har utgått från ändamål, projektmål samt styrande förutsättningar för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås. Utvärdering och avgränsning av identifierade korridor- och stationsalternativen har skett stegvis. Metoden med stegvis avgränsning av alternativ innebär att kunskapen om tänkbara stations- och korridoralternativ successivt fördjupats i takt med att alternativ avgränsats bort. I det inledande avgränsningsarbetet har effekt- och miljöbedömning samt konsekvensanalyser gjorts på en översiktlig nivå. Efter den första avgränsningen har en fördjupad analys av de kvarvarande alternativen genomförts inför ett andra avgränsningsarbete. Resultaten av dessa båda avgränsningssteg har utgjort underlag för det samråd som genomfördes under hösten 2020. Efter samrådet hösten 2020 har ytterligare fördjupade utredningar utgjort grund för en jämförande utvärdering av de kvarvarande alternativen. De är med stöd av dessa fördjupade utredningar som miljökonsekvenserna för de kvarvarande alternativen bedömts.

Att verka för att Yxsjöområdet borde ingå i Eus nätverk av Natura 2000-områden ingår inte i Trafikverkets roll. Konsekvensbedömningen för området har utgått från områdets naturvärden och arter oavsett områdets status i Eus nätverk.

Angående att projektet tillåtlighetsprövas innebär inga extra krav på samråden. Det förändrar inte behovet av tillräckligt underlag, möjlighet att påverka, insyn, transparens, delaktighet och liknande. Omfattning och samrådstid förändras inte heller. Förfarandet i dessa delar är desamma som de skulle ha varit om projektet inte skulle tillåtlighetsprövas. I detta skede av processen finns inga krav på att hålla fysiska samrådsmöten. Samråden är inte forcerad som påstås utan ges tillräckligt med utrymme och tid såsom processen kräver och samrådstiden är redan är väl tilltagen.

Angående riksrevisionens kritik från 2019 se Trafikverkets kommentar i avsnitt 4.10.3.

Avseende påverkan på miljön så ingår en beskrivning av stomljud och grundvatten i MKB. Klimatkalkyl och sammantagen bedömning av växthusgasutsläpp har tagits fram på systemnivå.

5.9.34. Göteborgs ornitologiska förening

Göteborgs ornitologiska förening (GOF) övergripande budskap är att anlägga järnvägen i anslutning till annan exploaterad mark eller kommunikationsstråk för att undvika habitatförluster och minimera barriäreffekter och fragmentering av naturlandskapet. GOF anser också att projektet ska minimera påverkan på kända naturvärden och artförekomster inom exploateringsområdet. Att bromsa förlusten av biologisk mångfald tillsammans med att minska klimatförändringarna är vår tids största utmaningar.

GOF förordar alternativet Raka vägen, under förutsättning att en nordligare dragning utreds vid dragning ovan mark alternativt en östligare placering av tunnelmynningen utreds i närheten av Björred. Delar av sträckningen riskerar att komma i konflikt med område med högsta naturvärde samt flera arter med hög skyddsstatus.

GOF förordar alternativ Bollebygd Syd. Att korridoren sammanfaller med väg 27/40 gör även att kraftiga barriäreffekter för djur och natur undviks. Korridoren står dock i konflikt med några våtmarkskomplex och ett antal sumpskogar, vilket bör utredas mer noggrant. I övrigt hänvisar GOF också till remissvaret från Västergötlands ornitologiska förening (VGOF).

GOF anser att korridoren Mölnlycke är ett sämre alternativ för samhällsekonomi såväl som resurs- och klimatskäl då det bedöms medföra högre kostnad beroende på längre sträckning jämfört med alternativet Raka spåret. För korridorerna Tulebo och Landvetter Öst anser GOF att dessa alternativ är de sämsta då yttlig dragning sker i konflikt med värdefull natur och områden med stora kultur- och landskapsekologiska värden. Dessa områden kommer att påverkas negativt genom habitatförlust, fragmentering och ytterligare barriäreffekter.

GOF delar inte Trafikverkets bedömning att alternativet Tulebo utgör det bästa alternativet kring ekosystemtjänster. Alternativet skär genom såväl opåverkat naturlandskap som områden med höga kulturvärden och landskapsekologiska värden. Skärning ovan mark är också klart längst i detta alternativ, vilket leder till stora habitatförluster samt barriäreffekter i ett landskap som saknar detta.

Korridorerna Bollebygd Norra, Hindås och Hestra är mycket illa valda korridorer då dessa kommer i konflikt med ett stort antal våtmarkskomplex med högt eller mycket högt naturvärde. Dessutom utgör denna region mycket goda biotoper. Nybildade naturreservatet Pålsbo kommer i konflikt med korridor Hindås.

GOF vill även påtala att det finns brister i underlagsmaterialet kring bedömningen av de olika förslagen på korridorer. Bland annat saknas bedömningarna i de kommunala naturvårdsprogrammen för Härryda, Bollebygd och Borås, resultat från våtmarksinventeringen, sumpskogar med mera.

Fullständigt yttrande finns diariet förträtt på ärendenummer TRV 2020/119740:689.

Trafikverkets kommentar:

Konsekvenserna av olika alternativ hanteras i lokaliseringsutredningen och i MKB inför samrådet våren 2021. Trafikverkets förslag är att gå vidare med korridoren Bollebygd Syd, vilken bitvis kan samordnas med väg 27/40. Det innebär att de nordliga korridorerna inte har rangordnats.

I ett första steg har ett flertal olika alternativ utvärderats utifrån hållbarhetsbedömningar där alternativens möjlighet att uppnå målen inom social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet utgjorde underlag för bortval av alternativ. Efter samrådet hösten 2020 har ytterligare fördjupade utredningar utgjort grund för en jämförande utvärdering av de kvarvarande alternativen. De är med stöd av dessa fördjupade utredningar som miljökonsekvenserna för de kvarvarande alternativen bedömts. Inom ramen för dessa fördjupade utredningar har även

påverkan på ekosystemtjänster utvärderats i MKB. I utvärderingen bedöms påverkan på reglerande ekosystemtjänster vid Tulebo som stor.

Inför samrådet våren 2021 har miljöbedömningen, som regleras i miljöbalken och utgör ett viktigt beslutsunderlag vid val av alternativ, varit en av sex bedömningsgrunder som samtliga utgjort underlag för utvärdering och rangordning av alternativ.

En naturvärdesinventering enligt standard (SS 199000:2014) samt delutredningar för specifika platser har genomförts och ingår som underlag till MKB. Alla aktuella områden ur kommunernas naturvårdsplaner omfattas av naturvärdesinventeringen. Hänvisade underlag har beaktats och tillräckligt underlag för utvärdering ingår i den naturvärdesinventering som genomförts enligt standard (SS 199000:2014).

5.9.35. Västergötlands Ornitologiska Förening (VGOF)

VGOF:s övergripande hållning är att sträva efter att bygga på redan exploaterad mark. Att exploatera orörd natur finner föreningen djupt oetiskt, och att man därigenom äventyrar den biologiska mångfalden.

Alternativen Hindås-Hestra: Är en sträckning över ett område som idag är i princip orört. Detta förslag kommer att ödelägga spel- och häckningsområden. Längs sträckningen har nyligen ett naturreservat inrättats vid Pålsbo. Sammantaget gör detta sträckningen helt orimlig.

Alternativet Olsfors: Sträckningen är även denna oacceptabel då den bland annat kommer att spolia häckningsområde.

Alternativ Rydboholm: Förslaget som lägger järnvägen via Rydboholm innebär även det stora ingrepp på idag i stort sett orörda områden. Man tangerar naturreservatet vid Storsjön, som utvecklar sig till ett allt viktigare friluftsområde för boråsare. Detta tycker VGOF är högst olyckligt och dessutom mycket olämpligt. Häckningsområden påverkas också.

Alternativ Bollebygd Syd: Med detta sagt återstår sträckningen längs väg 27/40. Denna alternativa sträckning finner VGOF vara den som minst drabbar områdets känsligare fågelfauna, eftersom skadorna redan skett.

VGOF vill understryka vikten av att mildra barriäreffekter som det innebär för djurlivet. Detta kan uppnås genom att på biologiskt väl valda platser bygga viltbroar-/tunnlar, där viltet, även amfibier och reptiler kan korsa järnvägen. VGOF förordar även att den korridor som skapas på ömse sidor av järnvägen också används för att anlägga dammar som gynnar till exempel amfibier.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1229.

Trafikverkets kommentar:

Konsekvenserna av olika alternativ liksom barriäreffekter hanteras i lokaliseringsutredningen och i MKB.

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående påverkan på naturmiljö och biologisk mångfald vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering genomförts inom utvärderade korridorer. För delsträcka Landvetter flygplats–Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

Viltpassager hanteras övergripande i MKB och kommer att utredas vidare under framtagande av planförslag till järnvägsplan.

5.9.36. Gesebolssjön M.F.L sjöars FVO

Under regnrika perioder sväller Gesebolsån ut och omformar Bastumaden till en egen lite sjö. Bastumaden vidsträckta och vattenrika våtmarker som följer åfåran har efter länsstyrelsen inventering fått högsta klassning när det gäller faunan. Bastumaden hyser också en imponerande mängd fågelarter.

Betecknande för Gesebol är förutom sjöarna också den karga och säregna naturen som i många avseende påminner om Norrland. Inom byn finns också en hel del myrmarker som goda år ger eftertraktade hjortronskördar.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:1499.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets förslag är att gå vidare med korridoren Bollebygd Syd, vilken bitvis kan samordnas med väg 27/40. Det innebär att de nordliga korridorerna som påverkade Gesebol och dess närområde inte har rangordnats.

5.9.37. Nordsjöns FVO

Korridoralternativen Raka vägen och Mölnlycke har ingen eller ringa påverkan på biotoperna inom fiskevårdsområdet och förordas därför av Nordsjöns fiskevårdsförening. Alternativen Tulebo och Landvetter Öst medför påfallande många negativa konsekvenser för det ekologiska systemet inom fiskevårdsområdet. Föreningen avstyrker därför dessa alternativ.

I ett ekologiskt system är livsformerna beroende av varandra och det är därför känsligt för små störningar som kan få hela systemet att kantra. Utifrån den utgångspunkten är därför de korridoralternativ som huvudsakligen innebär tunnlar att föredra. Vibrationer från tågen skulle kunna påverka utvecklingen av fiskens romkorn så att kläckningsfrekvensen minskar. Detta kan lösas genom att rälsen fästs i syllarna med vibrationsdämpande material.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:1231.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter angående påverkan på ekosystemet och påverkan från vibrationer vid bedömningen av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning vilken visar på att på delsträckan Almedal – Landvetter flygplats är korridor Mölnlycke Trafikverkets förslag och korridor Tulebo har rangordnats som nummer 2.

5.9.38. Lygnerns Vattenråd

Eftersom projektet innebär långsiktiga och stora investeringar bör bästa placering ur miljö- och samhällssynpunkt väga tyngre än anläggningskostnader. Vattenrådet har lyft fram olika risker som behöver undvikas.

Föreningen lyfter även fram att kumulativa effekterna, landskapsperspektivet och avrinningsområdesperspektiv krävs i MKB för att belysa vattenkvaliteten vid exploatering. Exploatering ska undvikas vid opåverkade våtmarksområden och järnvägen förordas att anläggas i redan bullerstörda områden. Även kulvertering av vattendrag och vandringshinder för vattenlevande organismer ska minimeras. De olika alternativen ska grundligt kunna jämföras med avseende på olika miljökonsekvenser. Det är viktigt att underlag och utredningar tas fram för samtliga alternativ av järnvägens dragning. Även redovisning av kort- och långsiktiga effekter samt kumulativa effekter för ekosystem och vatten.

Under senare tid har dränering av våtmarker på torvmark som mossar, kärr och sumpskogar pekats ut som stora koldioxidkällor i paritet med trafikens utsläpp. Anläggningen av järnvägen innebär i sig utsläpp av koldioxid och det är viktigt att anläggningen inte långsiktigt späder på utsläpp av koldioxid ytterligare genom dränering av våtmarker.

Lygnerns Vattenråd har uppmärksammat brister i underlaget som finns i de kommunala naturvårdsprogrammen för exempelvis Bollebygd och Borås kommuner. Här pekas områden ut med högsta naturvärden som inte alls syns i aktuellt underlag. Det framkommer inte heller om SLU:s Artportal har använts.

Det är viktigt att planeringen av järnvägen sker öppet och i dialog med människor och aktörer som bor eller verkar inom området genom möten och att alla synpunkter tas in, redovisas och öppet övervägs.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:787.

Trafikverkets kommentar:

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

Konsekvenserna av olika alternativ hanteras i lokaliseringsutredning och MKB. Rörande hanteringen av översvämningar och miljökvalitetsnorm för vatten ingår de frågorna i MKB. Även kompensationsåtgärder för områden där stora miljökonsekvenser kan uppstå trots omfattande miljöanpassningar och skyddsåtgärder hanteras översiktligt i detta läge. Risken för påverkan på yt- och grundvattenförekomster vid bygg- och driftsskede ingår i MKB och gäller samtliga vattenförekomster som finns inom utredningsområdet.

En naturvärdesinventering enligt standard (SS 199000:2014) samt delutredningar för specifika platser har genomförts inom de studerade korridorerna. Inventeringen ligger till grund för de bedömningar som redovisas i MKB. I det fortsatta utredningsarbetet kommer kunskapsunderlaget att fördjupas.

I MKB redovisas klimatkalkylberäkningar och de alternativ som ger upphov till högst klimatpåverkan respektive lägst klimatpåverkan. Bullerpåverkan utreds översiktligt och redovisas i MKB och ger en uppfattning om påverkan utmed järnvägen och används för bedömning av intrång i vissa känsliga miljöer såsom boendemiljö, rekreations- och friluftsområden samt känsliga naturområden.

Beskrivning över hur samrådsprocessen gått till i projektet finns att läsa ovan under kapitel 2 i samrådsredogörelsen.

5.9.39. Mölndalsåns vattenråd

Synpunkterna som lämnades vid samråd 1 gäller fortsatt.

Mölndalsåns vattenråd vill framhäva att våtmarkernas/vattenlandskapets renande och flödesutjämnande förmåga vilken är viktig att bevara för minskad översvämningssrisk och för bättre vattenstatus. Kompensatoriska åtgärder är viktiga för att reducera/helt få bort risk för bestående skador/försämringar på Mölndalsåns vattenmiljöer/vattensystem. Mölndalsåns vattensystem är av regionalt intresse och Rådasjön är huvudvattentäkt för Mölndal och reserv för Göteborg och Härryda. Rådasjön ingår i beslut om riksintresse för vattenförsörjning. Det är viktigt att järnvägen inte försämrar den ekologiska statusen enligt Vattendirektivet. Mölndalsåns status bör uppdateras i underlaget.

Vid val av korridor ska en sträckning som minimerar negativ påverkan genom att låta långa sträckor gå i tunnel förbi känsliga områden. Särskilt viktigt är det i Mölndals och Härryda kommuner där markanspråken är stora.

Mölndalsåns vattenråd saknas viktig information om kända dokumenterade miljövärden. Känd kunskap ska redovisas och det bör även göras en bristanalys som redovisar brister i kunskapsunderlag.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:954.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat föreningens synpunkter avseende de ekologiska värdena vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. För

delsträcka Almedal-Landvetter flygplats bedöms korridor Mölnlycke vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

Översvämning, naturvärdesinventering och påverkan på miljökvalitetsnorm vatten hanteras i MKB. Även kompensationsåtgärder hanteras översiktligt i detta läge och fokus är på den lagstadgade compensationen. Påverkan på Rådasjöns huvudvattentäkt hanteras i MKB och möjliga skyddsåtgärder definieras både för driftsskede och byggskede. Konsekvenserna av olika alternativ hanteras i lokaliseringsutredning och MKB.

Om synpunkten avser uppdatering av miljökvalitetsnormer i kapitel 10 i MKB och Mölndalsåns ekologiska status så är det Vattenmyndigheten/länsstyrelsen som avgör och uppdaterar statusklassificeringen.

För Trafikverkets tidigare kommentar på Mölndalsåns vattenråd i tidigare samråd hänvisas till avsnitt 4.10.8 samt avsnitt 4.6.2.

5.9.40. Övriga vattenvårdsförbund

Följande vattenvårdsförbund har yttrat sig men har inga synpunkter i detta skede:

- Kungsbackaåns vattenvårdsförbund och vattenråd

5.10. Övriga

5.10.1. Länsstyrelsen i Jönköpings län

Länsstyrelsen i Jönköpings län avstår från att yttra sig i denna samrådsomgång. Länsstyrelsen önskar dock delta i det fortsatta samrådet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:618.

Trafikverkets kommentar:

Synpunkten noteras.

5.10.2. Region Halland

Det är av mycket stor betydelse för Halland att det blir ett stationsläge i Mölndal. Det har tidigare pekats ut i positionspapperet för nya stambanor (Trafikverket, 2018). För tågresenärer från norra och mellersta Halland är detta den snabbaste vägen till Landvetter och vidare mot Stockholm. Region Halland förutsätter att alternativet Raka vägen inte blir aktuellt, då detta alternativ viker av från Väst kustbanan norr om Mölndal.

I beskrivningen av tänkt referenstraftik är det inga långväga tåg som har uppehåll i Mölndal. Region Halland önskar att det går att resa till Jönköping, Östergötland och Stockholm med byte i Mölndal för de resenärer som kommer via Väst kustbanan söderifrån.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:650.

Trafikverkets kommentar:

Lokaliseringsutredningen och MKB:n har efter samrådet hösten 2020 kompletterats med utförliga konsekvensbeskrivningar samt förslag till rangordning av de studerade alternativen. Det sammantaget bästa alternativet för delsträcka Almedal–Landvetter flygplats bedöms vara korridor Mölnlycke med station i Mölndal. Korridor Tulebo rangordnas som nummer 2.

Enligt den antagna referenstraften kommer byte till regionala tåg mot Jönköping att kunna göras i Mölndal. För resor till Östergötland och Stockholm kommer ytterligare ett byte att krävas.

5.10.3. Region Jönköpings län

För Landvetter och Borås uppnås bäst totala effekt genom så centralt stationsläge som möjligt. För Landvetter bedömer Region Jönköpings län att alternativ L1 i tunnel under terminalbyggnad är bästa lösningen som ger bäst resandeutbyte. För Borås bedöms att alternativen B1A eller B1C bör väljas som stationsläge. Närheten till intermodalt resande via befintliga kommunikationer på Borås C är av största vikt. Likaså närheten till Högskolan i Borås och flera företag med stora kontor varav några som är huvudkontor. Dessa stationslägen har även bra förutsättningar för den nya stambanans fortsättning mot Jönköping, vilket starkt bör beaktas.

Region Jönköpings län önskar en bana som minimerar restiden maximalt. Regionen ser positivt på en station i Mölndal vilket underlättar byten och kortar restiden för de som reser i relationen syd och öst eller omvänt.

Den nya stambanan långa livslängd gör att väl valda lösningar kan ge stora positiva samhällseffekter under lång tid framöver. Att skapa snabba transporter med centrala stationslägen med närhet till målpunkter och intermodala möjligheter är en grundpelare som skapar mer intäkter på många sätt genom det samhällsbyggnadsprojekt som detta är.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:943.

Trafikverkets kommentar:

Lokaliseringsutredningen och MKB:n har efter samrådet hösten 2020 kompletterats med utförliga konsekvensbeskrivningar samt förslag till rangordning av de studerade alternativen. Trafikverkets förslag till lokalisering är alternativ Mölnlycke (M1 och L1) – Bollebygd Syd – Osdal/Borås C (B11A). På den västra delsträckan rangordnas alternativ Tulebo som nummer 2 och på den östra delsträckan rangordnas alternativ Lusharpan (B4) som nummer 2.

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

5.10.4. Ulricehamns kommun

Kommunen anser att stationen i Borås ska lokaliseras på huvudbana i gynnsamt centralt läge. Olika bibanelösningar ses som betydligt sämre alternativ som missgynnar regionalt resande.

Av de kvarvarande förslagen för stationsläge i Borås avfärdar Ulricehamns kommun alternativen B4, Lusharpan och B11, Osdal och tillhörande korridoralternativ. Alternativ B4 avfärdas med hänsyn till att stationen placeras på bibana. B11 avfärdas då stationen ligger för långt bort från viktiga målpunkter i Borås samt tåg österifrån riskerar att utestängas från nuvarande Borås C. Restiden mellan Göteborg och Borås, med mellanliggande stationer i Mölndal och vid Landvetter flygplats, bör inte överstiga 35 minuter. Med en kort restid avses hela resan och därmed är ett centralt stationsläge i Borås en avgörande faktor.

Den nya stambanans dragning genom Borås ska göras med sikte på en framtida station i Ulricehamn. En väl vald utgång ur Borås möjliggör att järnvägen kan lokaliseras i anslutning till väg 27/40, redan etablerade barriärer och intrång i värdefulla och ostörda miljöer kan då undvikas. En station i Ulricehamn bidrar till att vidga den starka västsvenska arbetsmarknadsregionen, minska den nya stambanans sårbarhet vid förseningar, olyckor och banunderhåll då snabb omlastning kan ske till väg 27/40.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1331.

Trafikverkets kommentar:

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

5.10.5. Miljöpartiet de gröna i Härryda

Följande järnvägskorridorer innebär mycket stor miljöpåverkan, stor påverkan på kulturbeskydd, skapar nya barriärer, nya bullerkällor, hotar ekologiska och sociala hållbarheten och bör uteslutas: Tulebo, Landvetter Öst, Hindås till Knalleland, Olsfors, Rävlanda Nord och Rydboholm.

Utifrån tillgängligt underlag drar Miljöpartiet slutsatsen att de tre nedan uppräknade korridorerna inte innebär lika stor påverkan på miljö och kulturbeskydd som ovan nämnda korridorer: Raka vägen - efter tunneln blir det stor miljöpåverkan vid Björred, dragningen bör gå närmare nuvarande Landvetter tätort. Mölnlycke - efter tunneln blir det stor miljöpåverkan vid Björred, dragningen bör gå närmare Landvetter tätort. Bollebygd Syd - bör följa så nära väg 27/40 som möjligt.

MKB beskriver inte de höga naturvärden som finns på många av de föreslagna järnvägskorridorerna och det saknas hänvisning till naturvärdesinventeringar.

Hur påverkar stationsorter och järnvägsdragning höga naturvärden? Varför finns inte genomförda naturvärdesinventeringar redovisade i samrådshandlingarna? Hur säkerställer Trafikverket att korridorerna i områdena Tulebo, Landvetter Öst, Hindås till Knalleland, Olsfors, Rävlanda Nord och Rydboholm inte påverkar höga naturvärden och rödlistade arter? Hur säkerställer Trafikverket att korridorerna söder om nuvarande Landvetter

(mellan Långenäs och Landvetter flygplats) inte påverkar höga naturvärden och rödlistade arter? Hur kommer EU:s beslut om artskyddsförordningen att påverka det fortsatta arbetet? Varför går inte Raka vägen och Mölnlycke i tunnel hela vägen fram till Landvetter flygplats?

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:956.

Trafikverkets kommentar:

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

Alternativen beskrivs som korridorer. En korridor är en yta inom vilken ett stort antal möjliga linjesträckningar för järnvägen kan möjliggöras. Korridorernas bredd varierar med hänsyn till dels angränsande bebyggelse och/eller miljöintressen, dels till behovet av att i kommande skede av planläggningen kunna välja en optimal linjesträckning. Illustrerade korridorer är betydligt bredare än själva järnvägsanläggningen och järnvägen kommer således bara att ta en liten del av korridoren i anspråk.

För respektive korridor beskrivs de huvudsakliga anläggningstyperna bergtunnel, bro och bank eller skärning enligt avsnitt. Bro och bergtunnel anges som anläggningstyp där kringliggande intressen och topografi omöjliggör en annan anläggningstyp. På dessa delar är alltså bro eller bergtunnel en förutsättning och den anläggningstyp som använts vid konsekvensbedömning. Anläggningstypen bank eller skärning innebär att järnvägen placeras i markplan. Kortare broar och tunnlar har inte illustrerats men kan ingå vid till exempel passage av vägar.

En naturvärdesinventering enligt standard (SS 199000:2014) samt delutredningar för specifika platser har genomförts inom de studerade korridorerna. Inventeringen ligger till grund för de bedömningar som redovisas i MKB. I det fortsatta utredningsarbetet kommer kunskapsunderlaget att fördjupas.

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

5.10.6. Miljöpartiet i Bollebygd

I samrådsdokumenten läggs stort fokus på att beskriva de värden som tillmätts de tätortsnära rekreationsområdena. Dock nämns ingenting om de rekreationsvärden som skapas i tyst och från buller ostörd natur – på naturligt avstånd från tätorter.

Miljöpartiet anser att samrådshandlingarna saknar referens till FN:s Barnkonvention, som sedan 2020 är lag i Sverige. Vidare anser Miljöpartiet att en barnkonsekvensanalys, som hittills saknas i samrådshandlingarna, också kommer att peka utpeka en samlokalisering med väg 27/40 som den enda tänkbara korridoren för en ny järnväg.

Miljöpartiet anser att det enda korridoralternativ som ska utredas vidare och/eller projekteras är det som direkt ansluter till befintliga väg 27/40. Samtliga övriga korridoralternativ ska strykas.

Miljöpartiet anser att MKB:n saknar ett flertal väsentliga delar avseende de föreslagna korridorerna runt Gesebol. Bland annat det faktum att det finns 57 rödlistade arter rapporterade inom området. Därav är 45 rödlistade fågelarter varav 20 häckande i området. Vidare finns 17 prioriterade fågelarter som enligt EU:s fågeldirektiv är rapporterade inom området.

Miljöpartiet anser att konsekvenserna i de nordliga korridoralternativen står i direkt motsats till riksdagens miljö kvalitetsmål, Generationsmålet, internationella rödlistningar samt EU:s fågeldirektiv och anser att detta behöver understrykas tydligt i den vidare utredningen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:798.

Trafikverkets kommentar:

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

I PM Social konsekvensanalys refereras till FN:s Barnkonvention och gjorda konsekvensbedömningarna omfattar ett barnperspektiv. I MKB bedöms rekreation och friluftsliv ur ett barnperspektiv.

En naturvärdesinventering har genomförts inom de studerade korridorerna. Inventeringen ligger till grund för de bedömningar som redovisas i MKB. I det fortsatta utredningsarbetet kommer kunskapsunderlaget att fördjupas.

För delsträcka Landvetter flygplats–Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

5.10.7. Moderaterna Bollebygd

Moderaterna förordar alternativ Bollebygd Syd och ser att med detta alternativ ges möjlighet till en framtida koppling i Bollebygds kommun, mellan den nya järnvägen och Kust till kustbanan. Därmed skapas en möjlighet att utveckla ett centralt stationsläge i Bollebygd. De nordliga alternativen omöjliggör en sådan förbindelse i framtiden. Samtliga nordliga alternativ riskerar att påverka vattentäkterna inom detta område negativt under både bygg- och driftskede, vilket påverkar kommunens vattenförsörjning negativt.

Alla alternativen medför att en bro kommer behöva byggas för att ta sig över Nolåns dalgång. Moderaterna anser att en sådan bro ska utformas så att inte buller kan spridas över ett för stort område i dalgången alternativt att tågbanorna på bron blir inbyggda för att motverka bullerspridningen i området.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1152.

Trafikverkets kommentar:

En framtida kopplingspunkt i Bollebygd kommenteras i anslutning till Bollebygds kommuns yttrande, se avsnitt 5.5.1.

En bro över Nolåns dalgång kommer att utformas med hänsyn till såväl vattentäkter som buller från tågtrafiken.

Trafikverket bedömer att det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen på delsträckan Landvetter flygplats–Borås är korridor Bollebygd Syd.

5.10.8. Sverigedemokraterna Härryda

Sverigedemokraterna anser att några aspekter av klimatpåverkan, resandeflödes- eller ekonomiska kalkyler saknas i underlaget för samråd hösten 2020 och ser fram emot att dessa presenteras i samråd våren 2021. Sverigedemokraterna ifrågasätter kalkyler och antaganden gällande resande med tåg och anser att med en så låg beläggning går det inte räkna hem järnvägsinvesteringen.

Sverigedemokraterna ifrågasätter beskrivningar och redogörelser av konsekvenser, passager och begreppsanvändning som berör Benareby och Hindås tätort. Vidare anser de att Trafikverket inte tillräckligt har belyst och analyserat konsekvenserna vad gäller de gamla kulturbygderna. MKB förminskar betydelsen av de enorma konsekvenserna för enskilda byar, äldre kulturbygd, landskap och människor, särskilt ovan mark.

Sverigedemokraterna anser att det mänskliga perspektivet inte belysts tillräckligt, eller har förminskats och ska få större utrymme i samråd våren 2021.

Sverigedemokraterna anser att nollalternativet ska utgå ifrån ett realistiskt framtidsscenario där sannolik ny teknik 2040 nyttjas, där man stärker upp de korta sträckor motorväg som är hårdare belastade, andra åtgärder som till exempel självkörande metrobuss och pendelparkeringar vid infarter, incitament för att resa mer än en i bilen, att absoluta merparten bilar i fordonsflottan är självkörande elbilar etcetera nyttjas.

Under 1.6.3 Projektmål för Göteborg–Borås kan man läsa ”Den nya järnvägen ska bidra till överflyttning av resor från fossilberoende och mindre energieffektiv vägtrafik till tåg på sträckan Göteborg–Borås.” Sverigedemokraterna anser att målet är felaktigt formulerat då partiet inte känner till mixen elbilar/fossilbilar under järnvägens livslängd. Redan till 2030 är elbilar energieffektivare än spårbunden regiontrafik enligt samrådshandlingen. Sverigedemokraterna anser att Trafikverket bör göra scenario för om exempelvis 95 procent av vägfordon är eldrivna och hur det inverkar på livscykelanalysen för tänkt järnväg.

Sverigedemokraterna anser samråd våren 2021 ska göras på ett tydligare sätt så att alla människor oavsett ålder och kunskaper i digital teknik kan ta till sig av handlingar och att handlingar distribueras på ett sådant sätt att fler kan tillgodogöra sig informationen. Handlingarna i samråd våren 2021 ska även göras tydligare så att exemplifierade tydligheter elimineras.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:955.

Trafikverkets kommentar:

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

Hållbarhetsbedömning har uppdaterats och ingår i Lokaliseringsutredningen. Energimyndigheten, Boverket, Naturvårdsverket, Trafikverket, Trafikanalys och Transportstyrelsen har gemensamt tagit fram en Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet. I det arbetet konstateras att en omställning av enbart fordon och drivmedel inte räcker för att nå klimatmålen på ett hållbart sätt. För att lyckas med det krävs också att trafikarbetet med energiintensiva trafikslag som personbil, lastbil och flyg minskas. Därför har Trafikverket lagt till energieffektivitet som ett av projektmålen. Enligt diagrammet som redovisades i den digitala kartan under fliken sammanfattning av MKB:n ligger eldriven personbil något under regionaltåg i energianvändning, men har en större energianvändning än höghastighetståg. Dessutom är persontrafik på järnväg mer yteffektiv än på väg.

Den samhällsekonomiska analys som ska göras för järnvägen kommer att göras med Trafikverkets nya basprognos för trafikutveckling fram till 2040 och 2065. Sveriges klimatmål ingår som förutsättning i den och antas nås genom bland annat en kombination av höjd reduktionsplikt, åtgärder för att öka elektrifieringstakten av personbilar, samt aviserade bränsleskattehöjningar.

Under rådande omständigheter med spridning av coronaviruset har en noggrann planering genomförts till samrådet våren 2021. Synpunkterna om tydligare samrådsmaterial som alla kan ta till sig oavsett ålder och kunskaper har i beaktats i planering och i samrådsmaterialet till samrådet våren 2021.

5.10.9. Borås Näringsliv AB

Borås Näringsliv vill betona vikten av ett centralt stationsläge i Borås för att främja och skapa den större arbetsmarknadsregion som Borås tillsammans med Göteborg kan skapa med förbättrade kommunikationer. Borås Näringsliv anser att tre av de nu aktuella stationslägena uppfyller kravet på att vara centralt eller centrumnära, Borås C, Knalleland eller Lusharpan. Dessa bör utredas vidare. Det är av stor vikt för Borås att skapa en arbetsmarknadsförstoring och positiv regional utveckling och där är god och lättillgänglig kommunikation en viktig del. Endast ett centralt stationsläge kan uppfylla detta.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:899.

Trafikverkets kommentar:

Lokaliseringsutredningens projektmål avseende regional och lokal utveckling är definierat som: Stationslägen på sträckan Göteborg–Borås ska stödja en långsiktigt hållbar samhällsutveckling och skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion.

I hållbarhetsbedömningen i lokaliseringsutredningens kapitel 7 utvärderas utredningsalternativens möjligheter att uppfylla projektmålet. Hållbarhetsbedömningen utgör en av bedömningsgrunderna vid utvärdering enligt metoden i lokaliseringsutredningens kapitel 2. Trafikverkets förslag till lokalisering av station i Borås är alternativ Osdal/Borås C (B11A) med alternativ Lusharpan (B4) som nummer 2.

5.10.10. Business Region Göteborg (BRG)

BRG förordar att Trafikverket, i nära samverkan med Swedavia, säkerställer ett attraktivt stationsläge i tunnel under Landvetter flygplats i direkt anslutning till terminalerna.

Centralt stationsläge Borås: I Borås är det viktigt att stationen hamnar centralt så att resande har bekvämt gångavstånd till viktiga målpunkter i centrala staden och har nära koppling till befintlig station för att underlätta byten mellan olika tåg. Tillgängligheten till Borås som regionens andra stad och möjligheterna att i Borås snabbt och bekvämt byta från exempelvis regiontåg till höghastighetståg är av stor vikt för regionens utveckling.

BRG anser att stationslägen som ger stadsutvecklingsmöjligheter ska vara en förutsättning för den fortsatta planeringen. Det är viktigt att en station och passage anpassas efter goda möjligheter till stadsutbyggnad och inte enbart efter järnvägens optimala förutsättningar.

BRG delar den bedömning som Trafikverket tidigare gjort i att den nya stambanan fortsatt ska planeras utifrån stationslägen i Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. BRG anser att restiden mellan Göteborg–Borås inte bör överstiga 35 minuter. En snabb utbyggnad är nödvändig för att inte bromsa samhälls- och näringslivsutvecklingen i regionen.

Det är av stor vikt att Trafikverket i samverkan med Göteborgs Stad och Mölndals stad tar fram åtgärdsförslag för att minska barriäreffekterna i Mölndalsåns dalgång och möjliggöra goda kopplingar för primärt gång- och cykeltrafik, under byggskedet och på längre sikt.

Utvecklingen av Landvetter Södra är en viktig del i såväl Härryda kommuns som regionens utveckling genom tillkomsten att framförallt många nya bostäder. BRG anser att kommande korridorval bör tas fram för att möjliggöra en framtida koppling till Landvetter Södra för att infria de stora nyttor som det medför.

BRG anser att det är viktigt att genomföra en tydlig analys, beskrivning och tät dialog för bland annat hur godshantering och parkering för näringslivet som verkar inom området ska tillgodose, både under byggtiden och när området är färdigställt.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:865.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets bedömning av de alternativa stationslägenas förutsättningar för regional och lokal utveckling redovisas i lokaliseringsutredningen och ligger till grund för den sammanvägda bedömningen och förslag till rangordning av alternativen.

Trafikverket samverkar med Göteborgs Stad och Mölndals stad angående möjligheterna att förbättra kopplingarna för tvärgående trafik i samband med utbyggnad av järnvägen i Mölndalsåns dalgång.

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

Påverkan på omgivningen under byggnadstiden och efter färdigställandet kommer att analyseras och beskrivas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

5.10.11. Citycon Mölndal Galleria Fastighets AB

Citycon anser att en station på sträckan Göteborg–Borås ska ligga i Mölndal. Citycon och deras hyresgäster är beroende av handel och verksamheter i levande stadsmiljö, med starka flöden som naturligt skapas genom närhet och tillgänglighet till kollektivtrafiken. En station i Mölndal kommer stärka hela regionen från norr till söder. Det kommer att stärka navet och skapa möjligheter till ett mer hållbart resande för alla som bor och arbetar inom regionen och på så sätt knyter samma företagsnätverk på ett mer hållbart och effektivt sätt.

Citycon menar att ett stationsläge i Mölndal kommer att stödja en hållbar och långsiktig samhällsutveckling och arbetsmarknadsutveckling, både lokalt och regionalt. Citycon hänvisar även till att Mölndal är en kommun med mycket in- och utpendling samt att några av de största arbetsgivarna i regionen finns i Mölndal. I Mölndal finns även ett stort antal företag med internationell koppling vilka är i behov av en snabb koppling mot Landvetter flygplats.

I anslutning till att man bygger ut järnvägsnätet och möjliggör för en linje mellan Göteborg–Stockholm (höghastighetsbana), så tycker Citycon att man i Mölndal ska bygga perronger som är 400 meter långa, för att möjliggöra ett stopp för resandeutbyte i detta läge. Det knyter samman trafiken även söderifrån.

Citycon ställer sig positiva till koppling mot Västlänken och Väst kustbanan och tycker det är mycket positivt att man tänker att en station i Mölndal ska utformas med en koppling mot både Västlänken och Väst kustbanan.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1382.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets bedömning av vilken betydelse en station i Mölndal samt en direkt förbindelse med Landvetter flygplats har för den regionala och lokala utvecklingen redovisas i lokaliseringsutredningen och ligger till grund för den sammanvägda bedömningen och förslag till rangordning av alternativen.

Avseende beslut om 250 meter långa plattformar se avsnitt 5.8.1 Swedavia.

5.10.12. Fastighets AB Forsåker, Ikano Bostad

Fastighets AB Forsåker, Ikano Bostad anser att alternativet Raka vägen begränsar utvecklingen av Mölndal till en hållbar stad med goda kommunikationer. Att välja detta alternativ hämmar utvecklingen av hela regionen.

Fastighets AB Forsåker, Ikano Bostad är positiva till föreslaget stationsläge M1 i Mölndal. Ser gärna att den utvidgas söderut om det behövs för att möjliggöra längre tåg.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:847 och 849.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets bedömning av de alternativa korridorernas förutsättningar för regional och lokal utveckling redovisas i lokaliseringsutredningen och ligger till grund för den sammanvägda bedömningen och förslag till rangordning av alternativen.

Avseende beslut om 250 meter långa plattformar se avsnitt 5.8.1 Swedavia.

5.10.13. Fastighetsägarna Borås

Ett centralt läge för att underlätta den dagliga pendlingen är av stor vikt för en arbetsmarknadsförstoring och positiv regional utveckling. Alternativen för stationsläge i Borås centrum med station i tunnel, Knalleland samt Lusharpan med station på bibana som de alternativ som kan möta ett krav på centralt läge. Fastighetsägarna ser det mycket angeläget att en korridor och ett stationsläge i Borås med centralt läge beslutas under våren 2021. Flera parallella korridorer riskerar att stoppa upp utveckling i Borås under lång tid.

Enligt Fastighetsägarna är det angeläget att valet av korridor och stationsläge inte förhindrar framtida exploatering av såväl kommersiella fastigheter som bostäder. Frågor som trafik och buller måste hanteras av Trafikverket och planeras så pass väl att det inte hindrar exploatering i närhet av vald korridor.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:652.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets bedömning av de alternativa stationslägenas förutsättningar för regional och lokal utveckling redovisas i lokaliseringsutredningen och ligger till grund för den sammanvägda bedömningen. De sammantaget bästa alternativen för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal och i tunnel under Landvetter flygplats, korridor Bollebygd Syd samt korridor Osdal/Borås C med stationslägen vid Osdal och vid Borås C (B11A). För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är alternativ Tulebo rangordnat som nummer 2 och för delsträckan genom Borås är alternativ Lusharpan med stationsläge (B4) på bibana rangordnat som nummer 2.

I PM Social konsekvensanalys som tagits fram inom projektet finns mer att läsa om sociala konsekvenser i utredningsområdet.

5.10.14. Forsnacken AB

Forsnacken AB motsätter sig att fastighet Bollebygd, Hedgårde 1:8 tas i anspråk avseende järnvägsdragning Göteborg–Borås, på delsträckan Hindås-Borås. Vidare utredning av korridor Hindås bör omedelbart avslutas.

Bolaget äger dämningrätten för Buadamm, Gösjön, Gissletjärn och Gesebols sjö. Verksamheten består av koldioxidfri elproduktion genom vattenkraft. Forsnacken AB:s verksamhet är en mycket viktig del i omställningen till ett hållbart samhälle. Om järnvägen skulle dras i korridor Hindås ser Forsnacken AB allvarliga produktionsstörningar både på kraftverken och i vattenreservoarerna.

Forsnacken AB förutsätter att Trafikverket beaktar synpunkterna då det i högsta grad är myndighetens uppgift att genomföra så klimatsmarta projekt som möjligt, vilket Forsnacken AB menar att man inte görs om koldioxidfri elproduktion genom vattenkraft hämmas eller helt omintetgörs.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1383.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat Forsnacken AB:s synpunkter angående påverkan på företagets verksamhet vid bedömning av de studerade alternativen. I Lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. För delsträcka Landvetter flygplats–Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

5.10.15. GoCo Development för Ventura, Tingshuset 13, Next Step Group och GoCo Health Innovation City med flera

Alternativet med station i Mölndal är nödvändigt för en omställning till hållbara resor, i fråga om kompetensförsörjning genom regionförstoring samt för nationella och internationella kontakter. Effektivare resor till Landvetter flygplats, Borås och andra storstadsregioner i Norden är nyckelfaktorer för ett innovativt och växande Sverige. Det forskningsdrivna företagande som finns i Mölndal är viktig för Sverige och den ökade tillgänglighet som en station i Mölndal ger är viktig för fortsatt gynnsam utveckling av expansiva företag och nya etableringar med hög regional, nationell och internationell betydelse.

Vid utbyggnad av järnvägsnätet och en linje mellan Göteborg–Stockholm (höghastighetsjärnväg), anser GoCo Development med flera att det är väsentligt att bygga 400 m långa perronger i Mölndal, för att möjliggöra ett stopp för resandeutbyte. Station Mölndal knyter då samman trafiken även söderifrån, till strategiskt viktiga platser. Det har också potential att ge goda effekter i överflyttning från flyg till tåg, vilket är mycket positivt.

Utöver vad som yttrats ovan tillägger GoCo Development för Ventura, Tingshuset 13 och Next Step Group att efter samråd för Detaljplan Tingshuset 13, Mölndal Stad, gjordes på begäran av Trafikverket 2018 en kompletterande beskrivning av buller orsakad av planerat snabbtåg genom Mölndal, med tre olika alternativ. GoCo Development för Ventura,

Tingshuset 13 och Next Step Group menar att enligt denna skulle deras område, i jämförelse med nollalternativ, inte bli sämre i avseende bullerpåverkan, utan i vissa delar förbättras.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:898, 900 och 902.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets bedömning av vilken betydelse en station i Mölndal samt en direkt förbindelse med Landvetter flygplats har för den regionala och lokala utvecklingen redovisas i lokaliseringsutredningen och ligger till grund för den sammanvägda bedömningen och förslag till rangordning av alternativen.

Avseende beslut om 250 meter långa plattformar se avsnitt 5.8.1 Swedavia.

Påverkan av buller från den planerade järnvägsanläggningen redovisas översiktligt i MKB. Påverkan på enskilda fastigheter kommer att analyseras och beskrivas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

5.10.16. Jernhusen

Jernhusen vill se mer detaljerad och bredare utredning över stationsläget i Mölndal. Kopplingar till både kommande övrig infrastruktur samt inte minst till nuvarande och befintliga stadsstrukturer bör göras djupare. Syftet är att bättre visa på hur ny infrastruktur kommer knyta an till den omkringliggande staden. Genom att göra detta inför finjustering av stationsläget kommer de sammanlagda effekterna av olika val att tydligt belysas bättre.

Det finns många olika alternativ för hur dragningen för Borås ska lösas. Jernhusen vill till kommande samråd se en sammanställning vad de olika alternativen har för kostnad på en aggregerad nivå. Med det menas att utöver kostnaderna för Trafikverket vill Jernhusen även se de uppskattade kostnaderna för kommunen, regionen och de privata aktörerna som förväntas göra investeringar för att få en god lösning för resenärens hela resa.

Projektet handlar om den nya banan som del av morgondagens stambana. Jernhusen ser det som viktigt att detta projekt tydligt hänvisar var bilden för de övriga frågorna kring resande Göteborg–Borås finns bäst sammanställt och uppdaterat så att andra får en bättre total bild, inte minst av uppgraderingen av Kust till kustbanans västra del, inför nästa samrådsyttrande.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1005.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har en pågående dialog med Mölndals stad om utformningen av stationen och förutsättningar för angränsande stadsutveckling. En bedömning av förutsättningarna för lokal och regional utveckling av stationsalternativet redovisas i lokaliseringsutredningen. Stationens utformning och kopplingar till omgivande stadsbebyggelse kommer att studeras närmare i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Behov och finansiering av kommunala investeringar i anslutning till stationslägena diskuteras i samråd med berörda kommuner. I det fortsatta arbetet kommer avsiktsförklaringar att tas fram i samarbete med berörda parter.

Trafikverket arbetar med en ÅVS Stråket Göteborg–Borås i syfte att klarlägga vilka åtgärder som kan genomföras längs befintlig Kust till kustbana för att stärka stråket. Hänvisning till denna ÅVS finns i lokaliseringsutredningen tillsammans med andra angränsande utredningar och projekt.

5.10.17. Landvetter Södra Utveckling AB

Landvetter Södra Utveckling står bakom Härryda kommuns yttrande, Dnr 2020KS196, och vill förstärka kommunens inriktning kring val av korridor för att inte omöjliggöra en station i Landvetter Södra. Landvetter Södra har med sitt strategiska läge och framtida invånarantal en stor möjlighet att bli en framgångsrik del av Västsverige och stärka Härryda kommuns utveckling.

Att möjliggöra ett helt nytt stationssamhälle som Landvetter Södra, ger en unik möjlighet utveckla ett samhälle som föregångsexempel där innovativa och hållbara lösningar implementeras och synliggörs. Näringsliv, arbets- och fritidspendling gynnas och regionen stärks. Att inte planera för en station nu vore att missa en chans som kan bli svår att rätta till för framtida generationer. Trafikverket har som myndighet ett stort ansvar i att fortsätta ambitionsnivån från regeringen. En av de avgörande pusselbitarna för att skapa ett långsiktigt hållbart samhälle är våra transporter och resor. Det är mot denna bakgrund oerhört viktigt att både region och Trafikverk medverkar till att planera för hållbara och långsiktiga kollektivtrafiklösningar, Landvetter Södra Utveckling vill tydligt understryka vikten av att möjliggöra för hållbar stadsutveckling genom att planering av en station i Landvetter Södra fortsätter. Samhällsnyttan med ett stationssamhälle väger klart tyngre än en försening på 3 minuter på sträckan enligt Landvetter Södra Utveckling. För att byggföretagen som skrivit på avsiktsförklaringen i Landvetter Södra ska kunna planera, bygga och leverera en hållbar tillväxt krävs både god framförhållning i planeringen och satsningar från kommunen, regionen och staten.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:797.

Trafikverkets kommentar:

Möjligheten till ett stationsläge vid Landvetter Södra kommenteras i anslutning till Härryda kommuns yttrande, se avsnitt 5.5.4.

5.10.18. MölnDala Fastighets AB

MölnDala ställer sig liksom Mölndals stad frågande till den hållbarhetsbedömning som gjorts och ser att dessa bör ta hänsyn till flera aspekter såsom det beskrivs i Mölndals stads yttrande.

MölnDala önskar att Stationsläge Ml Mölndal C ska ingå i den fortsatta utredningen. Korridor Raka vägen bör däremot inte utredas vidare då det alternativet innebär så stora negativa konsekvenser för Mölndals stad. Övriga korridorer innebär för samtliga alternativ att stationen i Mölndal byggs ut och påverkar Forsåkerområdet i likvärdig omfattning.

MölnDala står i sin helhet bakom det yttrande som Mölndals stad har översänt till Trafikverket (Dnr PEU 25/20) men vill komplettera med följande: Vid planeringen av en ny järnväg och stationsanläggning så måste hänsyn tas till pågående stadsutvecklingsarbete för Forsåkerområdet. De fysiska ingreppen och störningarna i området måste minimeras. Det är av största vikt att en ny station i Mölndal planeras med perronger anpassade för tåg på 400 meter. Detta ger en större flexibilitet över tid. Spårföring avseende transporter av farligt gods bör planeras så att de genomförs i spårläge längst bort ifrån Forsåkerområdet. För att minska intrånget i Forsåker bör MölnDala och Trafikverket fortsätta pågående dialog om möjliga skyddsåtgärder för att säkerhetsavstånd till bebyggelse ska kunna minskas.

Mölndalsån är en unik resurs som rinner genom Forsåkerområdet. I dagsläget finns en gällande miljödom för vattenverksamhet (2019-01-31) för flytt och ombyggnad av betonggränna och anläggande av "bypass-rör" med mera. Projektering och förberedelse för genomförande av dessa åtgärder pågår och arbete beräknas starta under 2021. Ytterligare ansökan om miljödom avseende ombyggnation samt drift av vattenkraftverk med mera i Forsåker pågår. Samråd har skett. Ytterligare ansökan kopplat till ombyggnation av intag till vattenkraftverk planeras att lämnas in i senare skede. I östra delen av området flyter Mölndalsån snabbt i anlagda betongrännor. Därefter övergår ån i en mer naturlig fåra där vattnet flyter fram långsammare. Mölndalsån och intilliggande område omfattas av flera biotop- och artskydd. Området utgör även en del av det framtida grönområde som kommer ge boende inom området tillgång till natur och rekreation. Det är därför mycket viktigt att intrånget i Forsåkerområdet minimeras då detta område ligger närmast spårområdet.

Lokaliseringsutredningen med utökat spårområde påverkar stadsutvecklingen i Forsåker genom utökat markintrång som innebär att antalet planerade bostäder och verksamhetslokaler kommer att minska. Fortsatta utredningar och framtagande av åtgärder för att minska intrånget är därför av väsentlig vikt för utvecklingen av området.

Forsåkerområdet planeras utifrån minskat bilinnehav och hållbarhetsmål tas fram där bland annat anges att uppemot 90 procent av alla persontransporter ska vara hållbara (gång, cykel, kollektivtrafik, tåg) på längre sikt. En station i Mölndal stödjer det målet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:195 och 2020/119740:87.

Trafikverkets kommentar:

MölnDala Fastighets AB hänvisar till Mölndals stads yttrande vilket kommenteras under avsnitt 5.5.6.

Trafikverkets bedömningar av konsekvenser för Mölndalsån och Forsåkerområdet redovisas i MKB:n och lokaliseringsutredningen.

Avseende beslut om 250 meter långa plattformar se avsnitt 5.8.1 Swedavia

Fortsatta samråd kommer att hållas med Mölndals stad och MölnDala Fastighets AB.

5.10.19. NCC Property Development

NCC framhåller om man i samrådet läser de övergripande målen för projektet med sträckningen Göteborg–Borås, framgår det att en station i Mölndal är inom ramen för detta.

NCC anser att ett stationsläge i Mölndal kommer att stödja en hållbar och långsiktig samhällsutveckling i närområdet och det skapas en starkare nod för utvecklingen av arbetsmarknaden, både lokalt och regionalt. Samrådshandlingen visar att Mölndal redan idag, är en stark marknad för bland annat tjänstesektorn och inom industrin. När man tittar på pendlingsmönster och arbetsmarknaden, figur 4.19, så är det en kommun med stor in- och utpendling. Några av de största arbetsgivarna i regionen finns i Mölndal (bland annat Essity, Astra, Mölndals sjukhus). I Mölndal finns även ett stort antal företag med internationell koppling som är i behov av en snabb koppling mot Landvetter flygplats.

En framtida utveckling av en station i Mölndal, bör också möjliggöra ett stopp för sträckan Göteborg–Stockholm (höghastighetsbana). Genom att anlägga perrongerna med 400 m längd från början kan det möjliggöra ett stopp för resandeutbyte i detta läge.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:430.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets bedömning av vilken betydelse en station i Mölndal samt en direkt förbindelse med Landvetter flygplats har för den regionala och lokala utvecklingen redovisas i lokaliseringsutredningen och ligger till grund för den sammanvägda bedömningen och förslag till rangordning av alternativen.

Avseende beslut om 250 meter långa plattformar se avsnitt 5.8.1 Swedavia.

5.10.20. Peab Borås Exploatering AB

Trafikverkets tidigare järnvägsutredning satte stopp för arbetet med detaljplanen för fastigheten Osdal 3:4 under flera år. För att komma vidare med området fördes en tät dialog med bland andra Trafikverket och Borås Stad. Detaljplanearbete för etapp 2 har pågått sedan 2019. De nu presenterade korridorer- och stationslägena påverkar återigen de pågående planerna över hela området mycket negativt och får stora konsekvenser för Peab i genomförande av en ny attraktiv stadsdel i Borås.

Oavsett de korridor- och stationsläge som väljs är det viktigt att framtida exploatering av bostäder inom fastigheten Osdal 3:4 inte förhindras. Frågor som trafik, buller och annat måste hanteras av Trafikverket och planeras så pass väl att det inte hindrar exploatering i närhet av vald korridor. En stationsplacering nära Regementsstaden kan vara till fördel för området såvida det inte hindrar Peab från att utveckla området. Peab ser det mycket angeläget att en korridor bestäms under 2021 för att arbetet med detaljplaner inte ska hindras under lång tid. Om den korridor som slutligen väljs, berör fastigheten Osdal 3:4, är det av absolut högsta angelägenhet att den korridoren placeras på ett sätt som ändå möjliggör exploatering i stor grad inom fastigheten Osdal 3:4, om nu inte till fullo enligt plan.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:785.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat Peabs synpunkter vid bedömning av de studerade alternativen. De sammantaget bästa alternativen för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Bollebygd Syd och stationsläge Osdal med säckstation vid Borås C (B11A). Genom Borås rangordnas alternativ Lusharpan (B4) som nummer 2.

Samråd med enskilda som särskilt berörs kommer ske i nästa skede av planläggningsprocessen då en exakt sträckning och utformning av järnvägen ska fastställas.

5.10.21. Skanska Industrial Solutions AB

Skanska bedriver täktverksamhet som är belägen inom utredningskorridor för planerad ny järnväg Göteborg–Borås. Skanska har ett gällande täkttillstånd och pågående tillståndsprövning vid mark- och miljödomstolen för utökad täktverksamhet med mera. Skanska förutsätter att sträckningen av järnvägen planeras så att den inte utgör något hinder för den pågående eller planerade täktverksamheten. Skanska förutsätter att Trafikverket i handlingarna till järnvägsplanen beräknar erforderliga säkerhetsavstånd till täktverksamheten. Skanska uppmanar till att kontakt tas vid behov av särskild information kring sprängning i takten.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2020/119740:1007.

Trafikverkets kommentar:

Fastigheterna Härryda Bugärde 1:2, 11:1 och Fäxhult 1:2 ligger korridor Bollebygd Syd som Trafikverket studerat och utvärderat i Lokaliseringsutredningen.

I Lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. För delsträcka Landvetter flygplats–Borås bedöms korridor Bollebygd Syd vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen.

5.10.22. Terraproject

Planerad bergtäkt vid Brämhult: Terraproject planerar bergtäkt inom område som anges med svart rektangel i en till yttrandet bifogad karta (södra sidan om väg 40, cirka 800 meter rakt österut från Kyllaredsmotet).

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:326.

Trafikverkets kommentar:

Fastigheten ligger öster om Borås och utanför de rangordnade korridorerna. I Lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Genom Borås bedöms korridor Osdal/Borås C (B11A) vara det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen. Genom Borås är korridor Lusharpan med stationsläge (B4) rangordnat som nummer 2.

5.10.23. Västsvenska handelskammaren

Centrala eller centrumnära stationer är en förutsättning för en gemensam arbetsmarknad. Ur regionförstoringssynpunkt är det även viktigt att behålla de stationsorter som är relevanta för näringslivet och som pekats ut av Sverige-förhandlingen (SOU 2017:107) och i Trafikverkets positionspapper (2018-10-05).

Handelskammaren anser att alternativet Raka vägen bör väljas bort då det omöjliggör direktresor mellan Mölndal och städer/stationer längre österut. Raka vägen bidrar i mindre utsträckning än alternativen till den av näringslivet önskade regionförstoringen. Stationsalternativet öster om flygplatsen bör väljas bort. Med ett avstånd från terminalbyggnaden på mer än en kilometer kommer många potentiella resenärer att välja bort tåget.

Handelskammaren kan inte nog betona hur viktigt det är att Landvetter flygplats får en järnvägsstation. Inom ramen för ett regeringsuppdrag (I2020/01828/TP) skissar Trafikverket även på nya stambanor där Landvetter flygplats av besparingsskäl inte får en station (TRV 2020/85985). En sådan lösning vore synnerligen olycklig och skulle innebära sämre/försvärad internationell tillgänglighet för stora delar av det västsvenska näringslivet.

Handelskammaren förordar ett alternativ som innebär att Borås får en central eller centrumnära järnvägsstation. Handelskammaren anser att tre av de nu aktuella stationslägena uppfyller kravet på att vara centralt eller centrumnära, Borås C med station i tunnel, Knalleland samt Lusharpan med station på bibana. Dessa bör utredas vidare. Med ett centralt stationsläge blir restiden i regel kortare, resenärerna slipper byten och stationen upplevs som tryggare. Sammantaget innebär det att fler reser kollektivt. Därutöver är det positivt ur stadsutvecklingssynpunkt då en centralt belägen järnvägsstation bidrar till fler bostäder och verksamheter i närområdet.

Alternativet Osdal med säckstation vid Borås C innebär i sin nuvarande form att resenärerna österifrån med målpunkt i centrala Borås måste byta i Osdal. Det blir det då mindre attraktivt att pendla och resa mellan Borås och orter längre österut och därmed begränsas den regionförstoring som järnvägen bland annat syftar till. Med ett triangelspår eller en kopplingspunkt skulle säckstationen vid Borås C även kunna trafikeras av tåg österifrån. Handelskammaren önskar därför att Trafikverket utreder hur säckstationen vid Borås C kan anslutas till nya stambanans östra del. Givet att ett sådant uppdrag inkluderas i det fortsatta arbetet anser Handelskammaren att även Osdalalternativet bör utredas vidare. Ett slutligt val av Osdalalternativet förutsätter, enligt Handelskammaren, att Trafikverket presenterat en lösning som möjliggör en koppling mellan Borås C och orterna österut.

Handelskammaren anser att Trafikverket genom val av korridorer inte ska omöjliggöra en framtida anslutning av Ulricehamn, då troligtvis via bibana.

Handelskammaren ser positivt på det så kallade Förstärkningsalternativet som innebär att det byggs en kopplingspunkt mellan Kust till kustbanan och nya stambanan strax öster om Mölndal. Trafikverket får vid genomförandet av de nya stambanorna inte omöjliggöra en sådan kopplingspunkt.

Med externa stationslägen blir investeringskostnaden lägre. Samtidigt urholkas den regionala nyttan om stationerna placeras så att det blir oattraktivt att pendla mellan orter

som Borås – Jönköping – Linköping. Stationernas placering riskerar att lägga en våt filt över den regionförstoring som de nya stambanorna var avsedda att åstadkomma. Handelskammaren ser en risk att ingen tar ansvar för att helheten blir så bra som möjligt utan att alltför stort fokus läggs på att hålla nere kostnaden för delprojektet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:703.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverkets bedömning av de alternativa stationslägenas förutsättningar för regional och lokal utveckling redovisas i lokaliseringsutredningen och ligger till grund för den sammanvägda bedömningen och förslag till rangordning av alternativen. Trafikverkets förslag till lokalisering är alternativ Mölnlycke (M1 och L1) – Bollebygd Syd – Osdal/Borås C (B11A). På den västra delsträckan rangordnas alternativ Tulebo som nummer 2 och på den östra delsträckan rangordnas alternativ Lusharpan (B4) som nummer 2.

Fortsatt sträckning österut mot Ulricehamn kommenteras i anslutning till länsstyrelsens avsnitt 5.4. Trafikering av regionala tåg från Göteborg C mot Jönköping kommenteras i anslutning till Borås avsnitt 5.5.2. Av lokaliseringsutredningen framgår att samtliga kvarvarande stationslägen i Borås möjliggör en fortsatt sträckning österut norr eller söder om Åsunden. Sträckning via Ulricehamn är därmed inte alternativskiljande.

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

Regeringsuppdraget kommenteras i anslutning till Göteborg Stads avsnitt 5.5.3

5.11. Ledningsägare

5.11.1. Borås Elnät AB

Med hänsyn till korridorernas utbredning menar Borås Elnät att det är svårt att i nuläget bedöma konflikter med befintliga anläggningar i nätområdet. Borås Elnät emotser fortsatt samråd och dialog med Trafikverket.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1329.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatta samråd kommer att hållas med Borås Elnät AB.

5.11.1. Ellevio

Ellevio äger två 130kV-ställverk med tillhörande kraftledningar som beroende på val av lösning enligt de redovisade utredningskorridorerna kan komma att påverkas. De båda ställverken har en stor betydelse för elförsörjningen i området och deras fortsatta användning måste vara säkerställd i en järnvägsplan. Eventuella åtgärder som krävs för en järnvägsplans genomförande såsom flytt av ledningar och ställverk bekostas av Trafikverket.

Om planens genomförande förutsätter åtgärder på Ellevios anläggning måste en skriftlig överenskommelse finnas mellan Trafikverket och Ellevio innan planen kan godkännas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1873.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatta samråd kommer att hållas med Ellevio. Trafikverket kommer att utreda vilka åtgärder som krävs för att genomföra järnvägsplanen samt att bekosta de åtgärder som krävs.

5.11.2. Gryaab

Sedan tidigare samråd framför Gryaab den nya synpunkten att det inte enbart är underjordsanläggningar som riskerar att beröras utan även kritiska marknära delar av Gryaabs anläggningar. Gryaab ser därför även fortsättningsvis ett behov av fördjupat samråd för informationsutbyte kring specifika lägen och känslighet i konstruktion.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1047.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatta samråd kommer att hållas med Gryaab.

5.11.3. Göteborg Energi

Göteborgs Energi hänvisar till gällande bestämmelser vid markarbeten för de fall där schaktningsarbeten kan vara aktuella i närheten av markförlagda ledningar för el-, fjärrvärme- och fjärrkyla samt optofiber och gasledningar, vilka tillhör Göteborg Energi eller dess dotterbolag.

Göteborgs Energi Gasnät (GEGAB) uppger att de har både driftsatta och gasledningar och ledningar som inte är i drift inom utredningsområdet och att inmätta lägen kan hämtas via Ledningskollen. Gasledningarna måste beaktas i det framtida arbetet och Bestämmelser vid markarbeten samt senaste utgåvan av Energigasnormer (EGN) ska följas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:638.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatta samråd kommer att hållas med Göteborg Energi

5.11.4. Härryda Energi

Samtliga korridorer inom Härryda kommun kommer att korsa Härryda Energis ledningar och kablar. Härryda Energi förutsätter att det alternativ som blir aktuellt samordnas tillsammans med ledningsägare i ett senare skede.

Sträckan Almedal – Landvetter flygplats: Korridor Mölnlycke och korridor Raka vägen har båda en dragning som innefattar området där Härryda Energi har en fördelningsstation. Att flytta denna är ett stort projekt som Härryda Energi vill undvika av många skäl, bland annat på grund av tiden för planering, tillståndsprocess och byggnation. Av samrådshandlingarna

framgår att sträckningen planeras i tunnel så problematiken beror på hur byggnationen av järnvägen planeras.

Sträckan Landvetter flygplats – Borås: Korridor Hindås och korridor Hestra har båda en dragning som innefattar området där Härryda Energi har en mottagarstation. Att flytta denna är ett stort projekt som Härryda Energi vill undvika av många skäl, bland annat på grund av tiden för planering, tillståndsprocess och byggnation.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2019/1823:1330.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatta samråd kommer att hållas med Härryda Energi.

5.11.5. Kretslopp och vatten (Göteborgs Stad)

Utbredningsområdet ligger inom skyddsområde för vattentäkt. Det är viktigt att råvattnet skyddas mot utsläpp, föroreningar och sådan användning av mark och vatten som på sikt kan påverka vattenkvaliteten negativt. Kring Göta älv, Delsjöarna, Rådasjön, Kallebäcks källa och Nedsjöarna finns därför skyddsområden där speciella regler och skyddsföreskrifter gäller.

Gränser och föreskrifter i de nya förslagen på vattenskyddsområden för Rådasjön och Nedsjöarna bör ligga till grund för planering av järnvägen. Det viktigt att ta hänsyn till att ytvatten och grundvatten påverkas i en så liten omfattning som möjligt. Vatten som idag inte används som vattentäkt, eller skyddas av vattenskydds-föreskrifter kan bli viktiga som till exempel nödvatten i framtiden.

Vid vattentäkter vilka är klassade som vattenskyddsområden ska extra stor försiktighet beaktas, och vattenskydds-föreskrifter ska följas, både under byggfas och drift. Under byggfas får till exempel inte länsvatten eller vatten från arbetsområdet släppas ut orenat och heller inte direkt till vattendrag, utan att infiltreras. Byggnation av tunnel kräver injektering i processen för att täta berget från inkommande vatten. Förvaltningen påpekar att det måste belysas hur hantering av detta ska ske. Urlakning av injekteringsmedel får inte påverka omkringsliggande vattendrag negativt. När lokaliseringsutredningen är klar och en järnvägslinje är beslutad ska denna fråga fördjupas.

Om markarbeten planeras närmare än 10 m från VA-anläggning ska Kretslopp och vatten få möjlighet att granska arbetet enligt rutin "Kretslopp och vattens anvisningar för markarbeten" på Göteborg Stads hemsida. I det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen kommer detaljfrågor kring ledningar att dyka upp och behöver då utredas vidare tillsammans med förvaltningen.

Kretslopp och vatten har ett befintligt stomnät inom området. Ledningen är en vital del av dricksvattendistributionen i regionen och måste vara i drift under Trafikverkets arbeten. Förvaltningen har ett pågående projekt att fördubbla dessa ledningar och lägga nya. En tidig grov tidplan för utbyggnaden av denna etapp är 2024–2026. Förvaltningen önskar att Trafikverket medverkar till samordning i utförande av en ledningsutbyggnad i den grad det finns möjlighet.

I det fortsatta utredningsarbetet bör projektet kompletteras med en dagvattenutredning. Utredningen ska redogöra för hur förorenat dagvattnet är och till vilken grad det kan renas, tillräckligt ytbehov för rening och fördröjning samt kommande påverkan på miljökvalitetsnorm för vatten.

Trafikverkets projekt får inte medföra en försämrad situation för Göteborgs Stad med flera ur ett skyfall- och höga vattennivåer-perspektiv.

De olika lokaliseringalternativen ligger i närheten av en berganläggning. Arbeten ska utföras så att skador inte uppkommer på berganläggning eller i dess installationer. Kretslopp och vatten ska kontaktas tidigt i planeringsskedet, minst 6 månader innan arbetet ska utföras.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1230.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat risker för påverkan vattentäcker och övriga vattenförekomster vid byggande och drift av järnvägsanläggningen vid identifiering och urval av korridorer samt vid konsekvensbedömningen av kvarvarande korridor- och stationsalternativ. Behovet av skyddsåtgärder kommer att studeras djupare i kommande skede av planläggningsprocessen.

Även dagvattenhantering och risker för översvämning kommer att studeras närmare i kommande skede av planläggningen.

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

Fortsatta samråd kommer att hållas med Kretslopp och vatten.

5.11.6. Mölndal Energi AB

Mölndal Energi AB är innehavare av områdeskoncession och har flera samhällsviktiga kunder inom området. Mottagningsstation XT11 Krokslätt ligger inom korridor Raka vägen och Mottagningsstation XT12 Råvekärr ligger inom korridorerna Mölnlycke, Landvetter Öst och Tulebo. Vid mottagningsstation XT12 (Möbelgatan) har en geoteknisk undersökning utförts (2005) som konstaterar att markstabiliteten inte uppfyller gällande normer kring Kålleredsbäcken och att det finns en pågående sättning vilket bör beaktas vid eventuellt arbete i närheten av stationen.

Det är önskvärt att underjordiska ledningar inte hamnar inom spårområdet. Det gäller både elledningar och fjärrvärmeledningar. Korsande ledningar läggs i kanalisation så det enkelt kan bytas. En eventuell flytt av mottagningsstation skulle omfatta många moment i form av ny detaljplan, omläggningar av ledningar och linjekoncessioner samt hitta en plats som tar hänsyn till topologisk placering i elnätet, elektromagnetisk strålning i närhet till människor, tillgänglighet, översvämningssrisk, utrymmen för ledningar med mera.

Båda mottagningsstationerna har ett strategiskt läge utmed E6/20 och järnvägen vilket innebär en risk avseende farligt gods. En urspårning med till exempel farligt gods kan medföra problem för elförsörjning. Ett haveri får inte störa eldistributionsverksamheten.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:651.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatta samråd kommer att hållas med Mölndals Energi angående påverkan på mottagarstationerna och behov av ledningsomläggningar. Trafikverket är medvetna om den process påverkan på mottagarstationerna medför.

Risker för olyckor med farligt gods kommer att beaktas vid utformning av järnvägsanläggningen.

5.11.7. Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har i samråd 1 daterat 2020-04-28 lämnat yttrande i rubricerat ärende och detta yttrande kvarstår, se yttrande samråd 1.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:1868.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att samråda med Svenska Kraftnät i kommande skede av planläggningsprocessen.

5.11.8. Vattenfall

Vattenfall menar att det är svårt att i ett enskilt yttrande redogöra för befintliga anläggningar och projekt i berört område. Berörda anläggningar är både lokalnät och regionnät. Vattenfall upplyser om att regionnätet är koncessionspliktigt, vilket innebär att processen vid en nätombyggnad på grund av järnvägsanläggningen är både kostsam och tidskrävande. Vattenfall önskar en fortsatt dialog.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2020/119740:642.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har inhämtat underlag om Vattenfalls ledningar utanför stadsmiljö (Göteborg–Borås) via Ledningskollen för att skapat klarhet i vilka ledningar som faller under koncessionslagstiftningen. Samråd kommer att hållas med Vattenfall när det finns en preliminär sträckning för järnvägen och en klarhet i vad som kommer att hända med eventuellt berörda anläggningar i Mölndal.

5.12. Allmänheten

Under samrådstiden för samråd hösten 2020 inkom totalt 3 060 synpunkter från allmänheten, varav cirka 96 procent kom in via den interaktiva kartan och cirka 4 procent via brev. Det digitala samrådet för hösten 2020 beskrivs närmare i avsnitt 5.3.

Utöver synpunkter som inkommit från enskilda medborgare har det under samrådet bildats ett antal tillfälliga sammanslutningar där medborgare/boende gått ihop och skrivit under gemensamma synpunkter genom namnlistor eller lämnat enskilda synpunkter men med likartade formuleringar. Detta har varit aktuellt i bland annat Tulebo, Bolås och Hasslerås-Sundet-Östbydal/Benareby och i Gesebol. Sammanfattningsvis handlar dessa synpunkter om en oro kopplat till privata fastigheter, naturmiljö, buller och påverkan i vardagslivsmiljöer.

I följande avsnitt sammanfattas innehållet i de inkomna synpunkterna uppdelat per ämnesområde. För svar på många av de frågor som framförts i synpunkterna avseende värden i boende-, rekreations-, kultur- och naturmiljöer hänvisas till lokaliseringsutredningens kapitel 7 och 8 som redovisar konsekvensbeskrivningar och bedömningar som gjorts inom arbetet.

5.12.1. Rekreation och friluftsliv

Många synpunkter som kommit in har koppling till rekreation och friluftsliv. Områden som lyfts upp som viktiga är bland annat Hårssjön, Tulebo och Tulebosjön, Finnsjön, Örtjärn, Björred, Hindåsgården och Klippan, Rammsjön, Nolån, Gesebols sjö, Vannasjön, Vatthulta sjö, Viaredssjön, Sandared, Backabo och Nordtorp, Rya åsar och Kransmossen. Även vandringslederna Sjuhäradsleden och Knalleleden pekas ut. Områdena uppges bland annat användas för motion och idrottsaktiviteter, bad, fiske, fågelskådning, svamp- och bärplockning samt övernattning i tält/camping. På många håll finns till motionsspår och ridvägar i anslutning och inom rekreationsområdena. De utpekade områdena nyttjas året runt av besökare i alla åldrar. Flera synpunktslämnare framför en önskan att tysta områdena får förbli bullerfria och ostörda.

Verksamheter med koppling till rekreation och friluftsliv som lyfts fram som viktiga att beakta är ridverksamheter på flera håll, skogsområden som används för orienteringsverksamhet och mountainbikecykling, idrottsanläggningar som fotbollsplaner, skid- och löparspår samt golfbanor. Många efterfrågar information om hur områdena kommer att påverkas och hur det blir att vistas i järnvägens närhet.

Trafikverkets kommentar:

Identifierade rekreationsvärden i de olika miljöerna inom och i anslutning till korridoralternativen har varit ett viktigt underlag i utredningsarbetet. Underlaget har beaktats i lokaliseringsutredningens sammanvägda bedömning, bortval och förslag till rangordning av alternativen.

Val av anläggningstyp längs olika sträckor har anpassats för att begränsa intrång. Anläggningstyp påverkar även bullerutbredning, som kan komma att påverka upplevelsen av områden där järnvägen går i markplan och på bro. Utöver de sociala hållbarhetsaspekterna så vägs också ekologiska och ekonomiska aspekter in i bedömningen för val av korridorer för fortsatt utredning. I arbetet har det bland annat genomförts en naturvärdesinventering, en kulturarvsanalys samt en social konsekvensanalys.

Planeringsarbetet är fortfarande i ett tidigt skede och först när en korridor är beslutad är det möjligt att påbörja arbetet med att begränsa påverkan på närmiljön.

5.12.1.1. Finnsjön

Särskilt många synpunkter berör området kring Finnsjön som viktigt rekreationsområde, framförallt för boende i närområdet men även för mer långväga besökare. Finnsjön och området kring sjön omnämns som mycket bevarandevärd och att området används för friluftsliv både av allmänheten, organiserade föreningar och av skolor i närområdet.

Finnsjön är vattentäkt och försörjer boende i Härryda kommun med vatten. Många synpunktslämnare uttrycker därför oro kring föroreningar i vattnet och en placering av järnväg ovan mark i nära anslutning till Finnsjöområdet. En oro för att en dragning genom Benareby ska skapa föroreningar i sjöar och vattendrag som hänger samman med Finnsjön lyfts också i synpunkterna.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat inkomna synpunkter angående de korridorer som passerar norr eller söder om Finnsjön vid bedömning av de studerade alternativen. Korridor Mölnlycke innebär att järnvägen kommer att gå i bergtunnel norr om Finnsjön, vilket inte bedöms påverka friluftslivet och bullernivåerna i området samt ha begränsad påverkan på Finnsjöns vattentäkt. Korridor Tulebo innebär att järnvägen kommer gå i markplan söder om Finnsjön vilket medför en liten negativ konsekvens för vattentäkten Finnsjön.

De delar av korridor Tulebo där anläggningen ligger i markplan berör Finnsjöns vattenskyddsområde perifert och möjlighet finns att inom korridoren helt undvika sjöns avrinningsområde. Eventuell effekt på avvattningen mot Finnsjön under driftskedet kan ske i korridorens sydliga del men bedöms som försumbar både avseende effekt på vattentäktens vattenkvalitet och -kvantitet.

Rekreatiomsområdena lokaliserade öster och söder om Finnsjön kan få sämre tillgänglighet, attraktivitet och risk för fragmentering. Konsekvensen bedöms som liten. För mer detaljerad information hänvisas till MKB och PM Social konsekvensanalys.

Inkomna synpunkter rörande påverkan på området kring Finnsjön tas med i det fortsatta arbetet med planeringen av den nya stambanan.

5.12.2. Kulturmiljö

Flera synpunkter handlar om Hindås och dess kulturmiljövärden med anor från 1700-talet. Även kulturmiljön runt Mölndals Kvarnby, som är av kulturhistoriskt riksintresse, liksom miljön runt fornminnena på Ekekullen anses påverkas negativt av en breddad järnväg.

Många synpunkter handlar om kulturmiljön i och omkring Benareby, med en historia som går tillbaka till 1400-talet. I flera synpunkter framkommer att synpunktslämnarna anser att informationen om området i lokaliseringsutredningens samrådshandling är bristfällig. Vidare önskas en redogörelse för hur kulturmiljön ska bevaras för framtiden.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har beaktat synpunkterna avseende kulturmiljö vid bedömning av de studerade alternativen. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Som grund för bedömningen har bland annat en naturvärdesinventering, en kulturarvsanalys samt en social konsekvensanalys genomförts inom utvärderade korridorer. Kulturmiljö kommer utredas vidare i det fortsatta arbetet med framtagande av järnvägsplan.

5.12.3. Naturmiljö

5.12.3.1. Naturreservat och strandskydd

Flera av de synpunkter som inkommit med koppling till naturmiljö belyser bland annat vikten av att värna Storåns och Nolåns dalgång samt naturreservaten vid Klippan, Yxsjön och Risbohult. Vidare nämns att delar av Storåns dalgång och Klippans naturreservat är Natura 2000-områden. I synpunkterna nämns även att Hårssjön och Rambo mosse är föreslaget för bildande av naturreservat och att det i direkt i anslutning till korridoren Hindås planeras för en utvidgning av Pålsbo naturreservat. I flera synpunkter nämns att sjöarna vid Benareby och Bolås har strandskydd.

Trafikverkets kommentar:

Påverkan på befintliga och planerade naturreservat ingår i miljöbedömningen, vilket är en av flera delar som sedan ingår i den sammanvägda bedömningen. Skyddsåtgärder och alternativa utformningar kan bli aktuellt för alternativ som är intressanta ur andra aspekter i den sammanvägda bedömningen. Gällande påverkan på Natura 2000-områden så har fördjupade underlag tagits fram avseende vissa aspekter vilket tydliggjorts i MKB. Sjöarna vid Benareby och Bolås har hanterats på så sätt att konsekvenser för naturmiljö, rekreation och friluftsliv ingått i miljöbedömningen och legat till grund för val av lokalisering. Formell hantering av strandskyddsfrågan sker inom ramen för framtagandet av järnvägsplan.

5.12.3.2. Flora och fauna

Många synpunktslämnare uttrycker en oro över hur järnvägen kommer påverka naturmiljöer och strandskyddade vattendrag inom utredningsområdet. Områden som nämns i flertalet synpunkter är Hårssjön och Rambo mosse, Finnsjön, Gesebol och Yxsjön. Ett antal rödlistade och andra skyddsvärda arter uppges växa i dessa områden.

Ett antal rödlistade arter lyfts fram att de finns inom utredningsområdet. Utöver detta beskrivs även att det finns flera olika arter av fladdermöss, groddjur och ödlor inom utredningsområdet. Synpunkterna önskar att Trafikverket tar hänsyn till dessa vid byggande av järnvägen.

Utöver de ovan nämnda arterna finns ett flertal rödlistade arter av både flora och fauna inom utredningsområdet. Synpunkterna handlar i huvudsak om att järnvägens dragning kan komma att störa dessa arter.

Trafikverkets kommentar:

Naturvärdesinventering enligt standard (SS 199000:2014) samt delutredningar för specifika platser har genomförts och ingår som underlag till MKB. Kända förekomster av skyddade arter har särskilt analyserats och bidrar både till utformning och konsekvensbedömningar av korridorer. Inför samrådet våren 2021 har även underlag kring ekologiska samband tagits fram.

Inkomna synpunkter rörande djurliv och bevarandevärda växt- och djurarter tas med i det fortsatta arbetet med utredningen.

5.12.4. Landskap

Flera synpunktslämnare önskar en tydligare bild över hur broar och andra delar av anläggningen är tänkta att se ut för att ge en bättre förståelse för hur de kommer påverka landskapet.

En del skogs- och jordbruksverksamheter och betesmarker inom utredningsområdet befaras påverkas av den nya järnvägen. Detta gäller bland annat verksamheter vid Nya Långenäs och Sundshult, norr om Sandared.

Vidare nämner synpunktslämnarna att flera av korridoralternativen skulle medföra en negativ påverkan på odlingslandskap och lantbruk.

Trafikverkets kommentar:

I det fortsatta arbetet och efter att en korridor beslutats kommer broar och övriga delar av järnvägsanläggningen att studeras mer i detalj. Då kan tydligare illustrationer och visualiseringar av anläggningen i landskapet göras med utgångspunkt i den landskapskaraktärsanalys och det getsaltningsprogram som tagits fram inom projektet.

5.12.5. Korridor- och stationsalternativ

I flera synpunkter tas det upp att järnvägen passerar flera orter utan att stanna, vilket inte anses medföra något positivt för boende på dessa orter. Synpunktslämnarna menar att det är ett intrång som inte medför någon direkt nytta. Det efterfrågas en redogörelse över vilka nyttor de orter får som passeras av den nya järnvägen utan att en station anläggs och hur ytterligare stationslägen i framtiden kan kopplas på järnvägen. Vidare önskas ett resonemang om hur coronapandemin påverkar framtida resande och om projektet är ekonomiskt försvarbart om tågresande minskar.

Utöver synpunkter på de förslag som presenterats i lokaliseringsutredningen har det inkommit egna förslag på järnvägens placering och dragning. I synpunkterna har inga specifika dragningar angetts, enbart generella exempelvis "Bör gå längs väg 40". Detta handlar även om förslag på korridorer som inte blivit utredda. Förslagen gäller framförallt möjliga korridorer mellan Göteborg och Landvetter flygplats.

I vissa synpunkter uttrycks en oro över hur den nya järnvägen kommer att påverka kommunala planer.

Ett stort antal synpunkter berör de olika korridor- och stationsalternativen som presenteras i lokaliseringsutredningen. I följande avsnitt sammanfattas de synpunkter som rör specifika dragningar och stationslägen.

Trafikverkets kommentar:

I lokaliseringsutredningen för ny järnväg mellan Göteborg–Borås arbetar Trafikverket aktivt med att skapa förståelse för planeringsprocessen och skapa forum för dialog mellan berörda kommuner och Trafikverket. Läs mer om pågående mötesserier i kapitel 3. I dessa mötesserier hanteras stadsutvecklingsfrågor och påverkan på kommunala planer.

I en lokaliseringsutredning ska alla rimliga alternativ som uppfyller den nya järnvägens ändamål prövas. Därför har olika korridoralternativ mellan Göteborg–Borås utretts och bedömts. För att möjliggöra hastigheter upp till 250 kilometer i timmen krävs det att järnvägen utformas med stora radier och små lutningar. Detta ger en relativt rak och plan järnväg. Det föreslagna alternativet Bollebygd Syd följer delvis väg 27/40, men järnvägen kommer aldrig att fullt ut kunna följa vägens sträckning.

5.12.5.1. Dragning längs väg 27/40

Det har kommit in många synpunkter avseende att nya stambanan bör förläggas längs med väg 27/40. Argument som framförs är att järnvägen bör samförläggas med befintlig infrastruktur för att minska negativ påverkan på naturmiljöer, boendemiljöer, landskapsbild samt av ekonomiska skäl. Flera synpunkter behandlar frågan om varför denna sträckning inte pekas ut som huvudalternativ och önskar en tydligare beskrivning kring detta. Många förordar också en samförläggning med väg 27/40 för att koncentrera bullerstörningarna, medan andra menar att det redan är en för hög bullernivå utmed vägen och att denna inte bör öka.

Trafikverkets kommentar:

Se Trafikverkets kommentar i avsnitt 5.12.5.

5.12.5.2. Mölndal

Flera synpunktslämnare förordar en station i Mölndal. De menar att upptagningsområdet blir stort då resenärer söder om Mölndal och Göteborg kan få ökad tillgänglighet till järnvägen, utan att behöva passera centrala Göteborg och således kan även trängsel minska där. Vidare nämner flera att då kommunen växer (Mölndals stad) och har flera stora arbetsplatser behöver tillgängligheten med järnväg vara god, inte minst till Landvetter flygplats. Detta för att gynna regional utveckling och även utveckling i de orter som stambanan endast passerar (utan station).

Andra synpunktslämnare menar att Mölndal har god kollektivtrafik till både Landvetter flygplats och Göteborg, vilket anses det vara tillräckligt. De finns också de synpunktslämnare som inte vill att stationsområdet i centrala Mölndal blir större och många uttrycker också en oro för ökat buller.

Trafikverkets kommentar:

Ett stationsläge för den nya stambanan i Mölndal för med sig flera fördelar och inverkar positivt på den regionala utvecklingen. När det gäller buller vid stationsområdet så har Trafikverket utrett buller, vibrationer och stomljud inom ramen för MKB och enligt Trafikverkets riktlinjer för buller och vibrationer. Lämpliga skyddsåtgärder där gällande riktvärden överskrids kommer att övervägas i det fortsatta arbetet

Valet av korridor som passerar Mölndal eller enligt alternativ Raka vägen har bedömts utifrån flera perspektiv, se vidare kommentar i yttrande till Länsstyrelsen i Västra Götaland för beskrivning av metoden se avsnitt 5.4. Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1). För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är alternativ Tulebo rangordnat som nummer 2.

5.12.5.3. Landvetter flygplats

Vissa synpunkter handlar om att en station vid Landvetter flygplats är nödvändig för att öka pendlingsmöjligheterna både till flyget och kringliggande orter. Vissa synpunktslämnare menar även att en station vid Landvetter flygplats kan minska trafiken på väg 27/40 som ska till Landvetter flygplats. I dessa kommentarer förespråkas ett stationsläge nära flygplatsterminalen.

Vidare menar flera synpunktslämnare att om en station vid Landvetter flygplats blir den enda stationen i Härryda kommun behöver kollektivtrafiken från stationen förbättras. Vissa vill att stationen förläggs i anslutning till det planerade utbyggnadsområdet Landvetter Södra.

Trafikverkets kommentar:

Landvetter flygplats är idag en stor arbetsplats i regionen och tillgängligheten skulle öka markant med ett stationsläge vid flygplatsen. Detta skulle även bidra till att fler resor, både arbetspendling och fritidsresor, skulle kunna göras med tåg istället för personbil vilket är fördelaktigt för miljön.

I utredningen föreslås en bytespunkt i anslutning till stationsläget vid Landvetter flygplats, vilket möjliggör för en förbättrad kollektivtrafik till och från Landvetter flygplats. Ytterligare stationsorter kommenteras i länsstyrelsens avsnitt 5.4. En framtida station vid Landvetter södra kommenteras i Härryda kommun 5.5.4.

5.12.5.4. Borås

Flera synpunktslämnare anser att en station utanför centrala Borås inte kan anses attraktiv då tillgängligheten till stationen minskar och fler tenderar att välja bil istället för kollektivtrafik. I flera synpunkter önskas att det nya stationsläget lokaliseras vid befintlig station i centrala Borås med resecentrum för att underlätta kopplingen till övrig kollektivtrafik men även för gångavstånd till högskola och arbetsplatser.

Andra synpunktslämnare vill istället att stationen förläggs utanför centrum, söder om Borås, för att möjliggöra pendelparkeringar och god kommunikation. Det skulle också minska

intrånget i stadskärnan och frigöra yta i centrala Borås för andra ändamål. Kostnadsskäl läggs också fram som argument, då tunnel under Borås anses vara mycket kostsamt. Frågan om hur befintlig bebyggelse i Borås tätort skulle påverkas av en lång tunnel under tätorten lyfts även upp som ett orosmoment.

Trafikverkets kommentar:

Genom Borås har de fem kvarvarande korridorerna inklusive stationslägen konsekvensbedömts och utvärderats mot varandra utifrån utredningens sex bedömningsgrunder: hållbarhetsbedömning, miljöbedömning, investeringskostnad, acceptans för alternativ, samhällsekonomisk nytta och projektmålsuppfyllelse. Metoden redovisas i lokaliseringsutredningen. Utifrån den sammanvägda bedömningen är Trafikverkets förslag till lokalisering alternativ Osdal/Borås C (B11A) och alternativ Lusharpan (B4) rangordnat som nummer 2.

5.12.6. Teknik

Flera synpunkter handlar om järnvägens framtida funktion. Det efterfrågas en redogörelse om varför just den valda tekniken används och varför det till exempel inte möjliggörs för ännu snabbare tåg. Vissa menar att andra framtida transportalternativ som eldriven buss/bil kommer att vara billigare, mer effektivt och hållbart och att det därför inte bör investeras i ny stambana.

Trafikverkets kommentar:

Teknikvalet bygger till stor del på kostnad och vilken nytta det kommer att göra. Att möjliggöra för ännu högre hastigheter ställer högre krav på spårgeometrin vilket också är kostnadsdrivande.

Hur Trafikverket bygger järnväg styrs av lagen om byggande av järnväg (Lag 1995:1649) som säger att järnvägen ska "ges ett sådant läge och utformas så att ändamålet med järnvägen uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskäligen kostnad. Hänsyn ska tas till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden".

5.12.7. Bergvärme

Inom utredningsområdet förekommer bostäder med bergvärmeanläggning och flera fastighetsägare uttrycker en oro för påverkan på dessa om järnvägen förläggs i bergtunnel under fastigheten. Fastigheterna är inte anslutna till centralvärme och i flera fall saknas kommunala planer på anslutning. Fastighetsägarna efterfrågar information kring hantering av bergvärmeanläggningar och ersättning i samband med intrång.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket tar med sig frågan om påverkan på bergvärme i det fortsatta arbetet med utredningen och återkommer med information till fastighetsägare som berörs.

5.12.8. Grundvatten

En oro finns över hur den nya stambanan kommer att påverka vattentäkterna Finnsjön, Backa samt ny ytvattentäkt i Nedsjöarna, i utredningsområdet. Vidare finns en oro över hur den nya järnvägen kommer att påverka grundvattennivåerna längs sträckan. Särskilt bland människor med egen brunn. Frågor har även inkommit om hur förändringen av grundvattennivån påverkar markens egenskaper, till exempel i områden där marken till största del utgörs av lera.

Vattenskyddsområde Nedsjöarna nämns som viktigt att bevara utan påverkan från järnvägen då där planeras för ny ytvattentäkt, som även ska tjäna som reservvattentäkt för Göteborg Stad.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har identifierat vattenfrågorna som en viktig aspekt i arbetet med MKB och kommer att arbeta vidare med dessa.

5.12.9. Fastighetsvärden och ersättningsfrågor

Vissa synpunktslämnare uttrycker en oro att fastigheter kan tappa i värde om den nya stambanan dras i närheten av den egna fastigheten. En del är oroade över skador på byggnader, som exempelvis sättningsskador orsakade av vibrationer i samband med byggnation av stambanan. Särskilt om det finns stabilitetsproblem kopplat till exempelvis mossmark. Det finns också de som oroas av att buller ska påverka fastighetens värde. Flera fastighetsägare efterfrågar information om hur fastighetsinlösen fungerar.

Trafikverkets kommentar:

Det finns ingen generell ersättning för alla fastigheter i närheten av järnvägen kopplat till eventuellt minskat fastighetsvärde. Utgångspunkten vid nybyggnation av ny väg och järnväg är att störningen inte ska överskrida de riktvärden för buller som är fastlagda av riksdagen. Trafikverket får dock ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I det kommande arbetet med planförslag till järnvägsplan kommer det finnas förslag till skyddsåtgärder mot buller och vibrationer. Skyddsåtgärderna kan vara bullerplank, byte av fönster eller fasaddelar eller stabilitetsåtgärder. Om Trafikverket bedömer att det inte är möjligt att åtgärda en fastighet som störs av buller eller vibrationer kan det föreslås att fastigheten ska förvärvas till fastighetens marknadsvärde.

Fastighetsägaren har rätt till ersättning för mark som Trafikverket tar i anspråk vid ett väg- eller järnvägsbygge och för de flesta skador som uppstår i samband med byggandet. Även den som har nyttjanderätt eller någon annan särskild rätt till en fastighet kan ha rätt till ersättning. Om det i järnvägsplanen visar sig att marken från en fastighet behövs för järnvägen så kommer marken bli inlöst. Vid inlösen så eftersträvar Trafikverket att komma överens med berörda fastighetsägare. I det kommande arbetet med planförslag till järnvägsplan kommer Trafikverket veta vilka som kommer bli berörda och att då kontakta dessa. Trafikverket ersätter sedan ett oskadat fastighetsvärde med tillägg, det vill säga det

värde som fastigheten hade haft om inga planer på järnvägen hade funnits, med ett tillägg på 25 procent.

5.12.10. Vardagsliv och livskvalitet

Människor som kan komma att påverkas av den nya stambanan undrar hur de ersätts om deras livskvalitet försämras. En oro finns också att järnvägen kommer att skapa en barriär i mindre bebyggelseområden. Ett område som särskilt utmärker sig i kommentarerna är Benareby.

Trafikverkets kommentar:

Se Trafikverkets kommentar i avsnitt 5.12.9.

5.12.11. Buller och luftmiljö

En oro uttrycks kring att förorenade utsläpp kommer att öka, framförallt under byggtid med försämrad luftkvalitet för närboende. Av denna anledning anser vissa synpunktslämnare att det inte är hållbart att genomföra projektet.

Det finns en oro kring bullerpåverkan och bullerexponering nära den nya järnvägen både i boende- och rekreativmiljöer, ur ett folkhälsoperspektiv, och i naturmiljöer för djurlivet. I kommentarer från synpunktslämnarna efterfrågas information om hur stomljud kommer att påverka ovanpåliggande bebyggelse då järnvägen går i tunnel. En del uttrycker också oro för buller under byggskedet, speciellt där järnvägen passerar nära skolor och bostäder.

I vissa kommentarer nämns även att de bor och vistas i områden som redan är utsatta för buller, och att nivån inte bör öka då det skulle förvärra situationen ytterligare. Områden kring Hasslerås-Sundet-Östbydal nämns som exempel.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har utrett buller, vibrationer och stomljud inom ramen för MKB och enligt Trafikverkets riktlinjer för buller och vibrationer. Lämpliga skyddsåtgärder där gällande riktvärden överskrids kommer att övervägas i det fortsatta arbetet.

5.12.12. Genomförande av samråd

I flera kommentarer framförs att informationen från Trafikverket under samrådet varit bristande. En del synpunktslämnare har även uttryckt en önskan om att samrådet skulle förlängas. Den interaktiva kartan har inte fungerat med vissa webbläsare och vidare har frågan ställts om användandet av den interaktiva digitala kartan är en laglig arbetsmetod.

Det råder en uppfattning hos en del att arbetsmetoden är åldersdiskriminerande då framförallt äldre människor kan ha svårt att orientera sig på kartan och förstå hur de lämnar en synpunkt. En del önskar också kvittens på sin inlämnade synpunkt.

Vidare har gränssnittet på den interaktiva kartan ifrågasatts och synpunktslämnare menar att den bör designas om för att bli tydligare. Någon anser även att informationen kring Trafikverkets samråd har varit mycket bristfällig och att samråden våren 2020 och hösten 2020 därför bör göras om.

Det finns också synpunktslämnare som menar att det är fel i kartunderlaget och att fler områden borde kategoriseras som viktiga för friluftslivet.

Trafikverkets kommentar:

Att arbeta med ett digitalt samråd är ett relativt nytt arbetssätt och en lärande process för Trafikverket. Kartmaterialet har setts över och möjligheterna att förändra gränssnittet är något Trafikverket tar med i fortsatt arbete. Läs mer om statistik från samrådet i avsnitt 5.3 Digitalt samråd där det framgår att cirka 2 900 synpunkter kom in via den interaktiva kartan och att åldersfördelning av de som lämnat synpunkter är väl spridd.

Lagen om byggande av järnväg som reglerar samrådsprocessen medför inget juridiskt hinder för att genomföra digitala samråd och de samråd som genomförts inom lokaliseringsutredningen uppfyller gällande krav på samråd och följer Trafikverkets process för samrådsförfaranden. Under nästa fas, framtagande av planförslag, finns krav att ett samrådsmöte genomförs på orten. Digitala samråd ger möjlighet att genomföra samrådet trots den rådande situationen i samhället med coronapandemin.

Att genomföra samrådet digitalt innebär att vissa grupper i samhället har sämre förutsättningar att ta del av informationen samt att lämna synpunkter på förslaget men samtidigt att andra grupper får större möjlighet delta. Övergripande så har deltagandet i samrådet varit mycket stort. De som har efterfrågat fysiskt material har fått hjälp av Trafikverket.

Det digitala samrådet har analyserats och utvärderats. Under rådande omständigheter med covid-19 har en noggrann planering genomförts till samrådet våren 2021. Synpunkterna om tydligare samrådsmaterial som alla kan ta till sig oavsett ålder och kunskaper har i beaktats i planering och i samrådsmaterialet till samrådet våren 2021.

5.12.13. Frågor från allmänheten

Projektet har kontinuerligt tagit emot och svarat på frågor från både allmänhet och verksamheter. Frågorna har handlat om hur processen för lokaliseringsutredningen ser ut. Det har även ställts frågor om fastighet/er man äger eller är spekulant på riskerar att påverkas av järnvägen och vad som händer om fastigheten blir inlöst. Vidare uttrycks en oro kring hur Trafikverket kommer att hantera buller. Det har även kommit frågor på vad som händer med den befintliga Kust till kustbanan.

6. Samråd våren 2021

Samrådstillfället under våren 2021 omfattade lokaliseringsutredningen med MKB (samrådshandling för val av alternativ). Under perioden 19 april – 11 juni 2021 presenterades samrådshandlingen som bestod av följande handlingar:

- Lokaliseringsutredning samrådshandling daterad 2021-04-19
- Miljökonsekvensbeskrivning samrådshandling daterad 2021-04-19
- Kulturarvsanalys, bilaga till miljökonsekvensbeskrivning daterad 2020-09-09
- Naturvärdesinventering, bilaga till miljökonsekvensbeskrivning daterad 2021-04-19
- Landskapskaraktärsanalys samrådshandling daterad 2020-09-09
- Social konsekvensanalys 2021-04-19
- Gestaltningssprogram 2021-04-19

Följande handlingar fanns också tillgängliga:

- Samrådsredogörelsen från samråden våren 2020 och hösten 2020 daterad 2021-04-19
- Planlägningsbeskrivning daterad 2021-04-16

Samrådet våren 2021 syftade till att samråda konsekvent bedömda korridorer och stationslägen samt den sammanvägda bedömningen av lokaliseringsalternativ. I samrådet ingick även Trafikverkets förslag till rangordning av lokaliseringsalternativ för ny järnväg mellan Göteborg och Borås som är korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsterminalen (L1) i kombination med Bollebygd Syd och Osdal/Borås C med station vid Osdal och bibana till Borås C (B11A). På den västra delsträckan finns dessutom ett näst bästa alternativ i form av korridor Tulebo. På den östra delsträckan finns ett näst bästa alternativ i form av korridor Lusharpan med stationsläge B4. Till detta samråd redovisades även hela MKB:n med miljöbedömningar av effekter och konsekvenser. Som bilaga till MKB fanns en kulturarvsanalys och naturvärdesinventering. Även en landskapskaraktärsanalys, social konsekvensanalys och gestaltningssprogram ingick i samrådet.

Under denna tid kunde kommuner, länsstyrelser, regioner, myndigheter, organisationer och allmänheten lämna synpunkter på föreslagna korridorer och stationslägen samt komplettera de beskrivna förutsättningarna inom utredningsområdet. På grund av coronapandemin hölls även samrådet våren 2021 helt digitalt.



Figur 19. Översiktlig planering av fasen lokaliseringsutredning med MKB (samrådshandling för val av alternativ) med tre större samrådstillfällen. Samrådstillfällena illustreras med ett öra. Samrådstillfället som ägde rum våren 2021 är inringat i rött.

6.1. Samråds-krets

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har fattat beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samråds-kretsen ska därmed utökas för samråd om lokaliseringsutredningen. Samråd ska då även ske med de övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Samråds-kretsen har i detta skede av projektet identifierats utifrån en intressentanalys och kompletterats med de som yttrat sig under samrådet våren 2020 och hösten 2020. Samråds-kretsen stämde även av med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och med berörda kommuner innan utskick till samrådet våren 2021.

Projektets samråds-krets vid samråd för val av lokaliseringsalternativ utgörs av:

Tabell 5. Samråds-krets för samråd våren 2021.

BERÖRD LÄNSSTYRELSE	BERÖRDA STATLIGA MYNDIGHETER
Länsstyrelsen i Västra Götalands	Arbetsmiljöverket
	Bergsstaten
BERÖRDA KOMMUNER	Boverket
Bollebygds kommun	Elsäkerhetsverket
Borås Stad	Energimyndigheten
Göteborgs Stad	Fortifikationsverket
Härryda kommun	Försvarsmakten
Marks kommun	Havs- och vattenmyndigheten
Mölndals stad	Jordbruksverket
	Kammarkollegiet
BERÖRD REGION, KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET OCH KOMMUNALFÖRBUND	Kemikalieinspektionen
	Lantmäteriet
	Livsmedelsverket
Västra Götalandsregionen	Luftfartsverket
Göteborgsregionens kommunalförbund	Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Borås regionen- Sjuhärad's kommunalförbund	Naturvårdsverket
Räddningstjänsten Storgöteborg	Polisen
Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund	

BERÖRDA STATLIGA MYNDIGHETER	Sportfiskarna
Post- och telestyrelsen	Svensk cykling
Riksantikvarieämbetet	Västergötlands Botaniska förening
Skogsstyrelsen	Västsvenska entomologklubben
Socialstyrelsen	
Statens Geotekniska Institut (SGI)	Väg- och samfällighetsföreningar
Statens fastighetsverk	Grankärsvägens Samfällighetsförening
Strålsäkerhetsmyndigheten	Hyltans samfällighetsförening
Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)	Hyltans vägsamfällighet
Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)	Nabbauddens väg- och stugförening
	Näsets vägförening
Transportstyrelsen	Nässlehults samfällighetsförening
Vattenmyndighet för Västerhavets vattendistrikt	Råbergets vägförening
	Solhallsgatans Vägsamfällighet
BERÖRD STATLIGT BOLAG	Sundshults vägförening
Swedavia	Svenska Jägareförbundet
	Tränningstorps Vägsamfällighet
ORGANISATIONER OCH FÖRENINGAR SOM KAN ANTAS BLI BERÖRDA	Åbydalens samfällighetsförening
	Naturskyddsföreningar
Intresse och aktivitetsföreningar	Mölnåls Naturskyddsförening
Benareby Aktivitetsförening	Naturskyddsföreningen i Borås
Borås Flygplatsförening	Naturskyddsföreningen i Göteborg
Botaniska föreningen i Göteborg	Naturskyddsföreningen i Härryda
Friluftsförbundet Mölnlycke	Naturskyddsföreningen i Mark
Funktionsrätt Västra Götaland	
Gesebols byalag och bygdegårdsförening	Fågel föreningar
Göteborgs astronomiska klubb	Göteborgs ornitologiska förening
Hestrafors Idrottsförening	Marks Fågelklubb
Hindås skidklubb	Sveriges Ornitologiska Förening
Hulta Bollebygd Golfklubb	Västergötlands ornitologiska förening
Järnvägsförbundet	
Klimatomställning Borås	Fiskevårdsförbund
Lantbrukarnas riksförbund (LRF)	Borås-Öresjö fvof
Mellersta Götalands Jordägareförbund	Bosjöns fvof
Mölnåls Kvarnby	Gesebolssjön m.f.l sjöars fvo
Nabbavägens intresseförening	Ingsjöarna & Oxsjöns fvo
Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)	Mölnålsåns fiskevårdsförening
	Nordsjöns fvo
Odlingsföreningen Tillsammans	Sandsjön-Buasjöns fvof
Rävlanda Samhällsförening	Storån övre fvof
Sandareds Intresseförening	Surtans övre fvof
Sjövalla FK	Viaredssjöns fvof
Skid- och orienteringsklubben 68 i Sandared (SOK 68)	Västra Nedsjöns fvof
	Östra Nedsjöns fvof

Vattenvårdsförbund	Jernhusen
Kungsbackaåns vattenvårdsförbund och vattenråd	Knallelandsgruppen
	Landvetter Södra Utveckling AB
Lygnerns vattenråd	MölnDala Fastighets AB
MölnDalsåns vattenråd	NCC Property Development
Säveåns vattenråd	Näringslivets Transportråd
Viskans vattenråd	Peab Borås Exploatering AB
Ätrans vattenråd	Skanska Industrial Solution AB
	Svenskt Näringsliv
ÖVRIGA	Terraproject
	Sveriges åkeriföretag
Övrig länsstyrelse, region och kommun	Viared Företagsförening
Länsstyrelsen Jönköping	Västsvenska handelskammaren
Region Halland	
Region Jönköpings län	Ledningsägare
Ulricehamns kommun	Borås Energi och Miljö
	Borås Elnät AB
Politiska partier	Ellevio AB
Miljöpartiet de gröna i Härryda	Gryaab
Miljöpartiet i Bollebygd	Göteborg Energi
Moderaterna Bollebygd	Härryda Energi
Kristdemokraterna Mölndal	Härryda Vatten och Avfall AB
Sverigedemokraterna Härryda	Kretslopp och vatten (Göteborgs Stad)
	Mölndal Energi
Näringsliv och näringslivsorganisationer	Sandhults-Sandareds Elektriska Ekonomiska förening
Akademiplatsen AB	
Borås City	Skanova
Borås Näringsliv AB	Svenska Kraftnät
Borås TME	Nordion Energi, (fd Swedegas)
Branschföreningen Tågföretagen	Vattenfall
Business Region Borås	
Business Region Göteborg	
Citycon Mölndal Galleria Fastighets AB	
Fastighets AB Forsåker, Ikano Bostad	
Fastighetsägarna Borås	
Företagarna Borås	
Forsnacken AB	
GoCo Development för Vectura AB, Next Step Group AB	
GoCo Development för GoCo Health Innovation City m.fl.	
GoCo Development för Tingshuset 13	
Handelskammaren i Jönköpings län	
Högskolan i Borås	

6.2. Inbjudan till samråd

Inbjudan till samrådet våren 2021 har annonserats i lokalpressen, Göteborgs-Posten, Mölndals-Posten, Lokalpressen Härryda, Borås Tidning, AnnonserMarknan och Post- och Inrikes Tidningar (se figur 20), på projektets webbsida, i sociala medier och i det digitala nyhetsbrevet Nytt från projekt Göteborg–Borås. Nyhetsbrevet kommer ut några gånger per år och är en prenumerant-tjänst som alla kan anmäla sig till på projektets webbsida.

Även informationsblad om utredningen i pappersformat, har delats ut till samtliga brevlådor inom utredningsområdet, både till boende och företag (se figur 21). I dessa har Trafikverket informerat om läget i hur synpunkter kan lämnas och om tidplan. Både nyhetsbrevet och informationsbladen finns även tillgängliga på projektets webbsida.

Från den 24 november 2020 gällde att allmänna sammankomster och offentliga tillställningar anordnas med max åtta deltagare för att motverka spridningen av coronaviruset. På grund av dessa omständigheter ställdes de fysiska samråden in även för våren 2021 och samrådet genomfördes helt digitalt, likt samråden våren 2020 och hösten 2020.



The image shows a flyer for a public consultation (samråd) regarding the Göteborg-Borås railway project. At the top, it features the Trafikverket logo. The title is 'SAMRÅDSHANDLING – ALTERNATIVA LOKALISERINGAR Göteborg-Borås, en del av nya stambanor'. The text explains that a double-track railway is planned between Göteborg and Borås via Landvetter airport, which will create opportunities for faster trains and shorter travel times. It mentions that corridors and station locations are being reviewed based on the autumn consultation. A QR code is provided for more information. The flyer also includes contact details for Trafikverket's customer service and a note about the digital nature of the consultation due to the COVID-19 pandemic.

TRAFIKVERKET

SAMRÅDSHANDLING – ALTERNATIVA LOKALISERINGAR

Göteborg-Borås, en del av nya stambanor

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

De korridorer och stationslägen som redovisades på höstens samråd är nu konsekvensbedömda. Utifrån den samlade kunskapen har en sammanvägd bedömning gjorts och vi presenterar nu vårt förslag till rangordning av lokaliseringalternativ för ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Detta finns det nu möjlighet att lämna synpunkter på. Dina synpunkter hjälper oss i vårt fortsatta arbete.

Samrådet genomförs helt digitalt för att motverka spridning av coronaviruset. Det innebär att vi inte kommer ha fysiska samrådsmöten.

Plats för handlingar: På projektets webbsida www.trafikverket.se/goteborg-boras hittar du lokaliseringsutredningen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning samt övriga handlingar som ingår i samrådet. Det finns också en interaktiv karta där vårt förslag är sammanfattat. Du kan även se våra filmer som beskriver den nya järnvägen och lokaliseringsutredningen. Varmt välkommen att delta på vårt digitala samråd när det passar dig.

Synpunkter: Du kan lämna synpunkter under perioden 19 april till 11 juni 2021. Lämna dina synpunkter på vår webbsida www.trafikverket.se/goteborg-boras via den interaktiva kartan. Det går även bra att skriva brev till Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge. Om du lämnar din synpunkt via brev ska du ange ärendenummer TRV 2021/23920.

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

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

Figur 20. Inbjudan till samrådet hösten 2021.

Samråd våren 2021



Figur 21. Informationsblad från april 2021. Bladet informerar om det kommande samrådet under våren 2021 hur man kan lämna synpunkter, tidplanen i korthet, föreslagen lokalisering och en intervju med Västra Götalandsregionen.

Brev till fastighetsägare

Under samrådet fick även berörda fastighetsägare inom de rangordnade korridorerna mottaga ett riktat brev med information om det pågående samrådet och med upplysning att deras fastigheter ligger inom en rangordnad korridor.

6.3. Digitalt samråd

Ambitionen att hålla allmänheten och intressenter uppdaterade och välinformerade är hög och det har under utredningens gång funnits flera kanaler för information. Projektet använde följande digitala verktyg i samrådet under våren 2021:

- Interaktiv karta
- Digital presentation
- Projektsidan
- Digital tillgänglighet

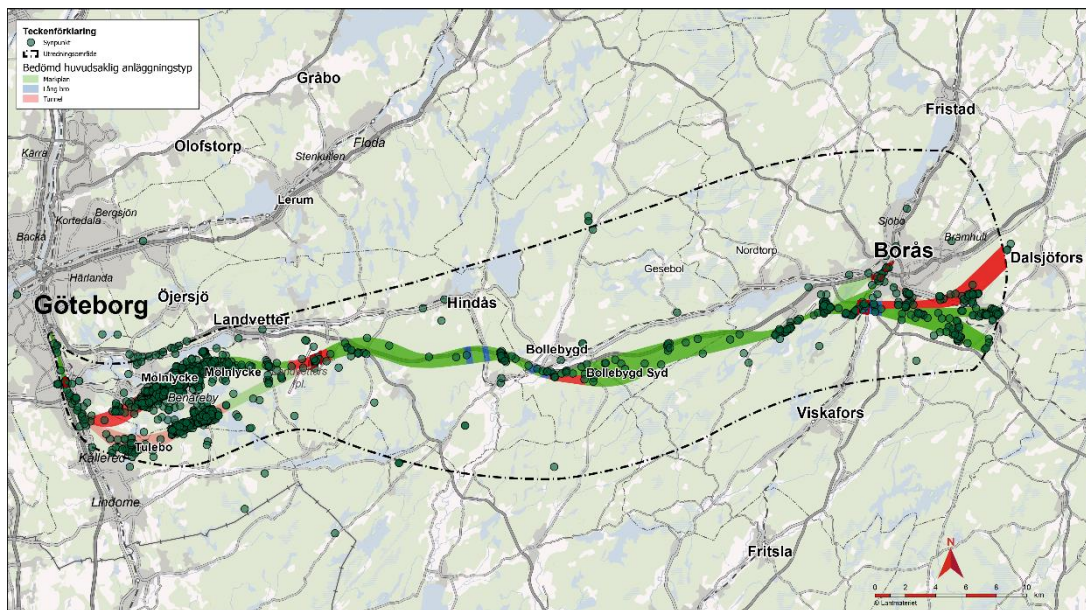
I följande stycken ges en beskrivning av respektive digitalt verktyg.

Interaktiv karta

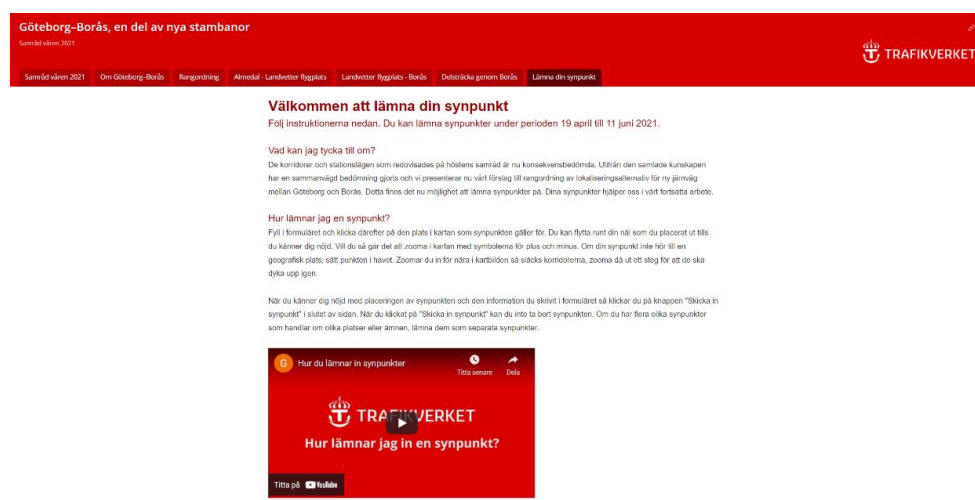
För att nå ut till berörda målgrupper utan att träffas fysiskt uppdaterades den interaktiva kartan som använts under samrådet våren 2020 och hösten 2020. Kartan hjälpte till att på ett överskådligt sätt ge information om aktuellt skede för projektet, förutsättningar i området samt presentera de rangordnade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

Den interaktiva kartan hade sju huvudflikar.

- Under *Inbjudan till samråd* presenterades vilket skede projektet befann sig i och vilka skeden som följer.
- Under *Göteborg–Borås, en del av nya stambanor* följde en beskrivning av hela projekt Göteborg–Borås.
- Under *Rangordning* presenterades Trafikverkets förslag på rangordning.
- Under tre olika flikar presenterades utvärderingen på respektive delsträcka *Almedal - Landvetter flygplats*, *Landvetter Flygplats - Borås* och *Delsträckan genom Borås*.
- Under sista fliken *Lämna din synpunkt* kunde synpunkter lämnas direkt i kartan (se Figur 23).

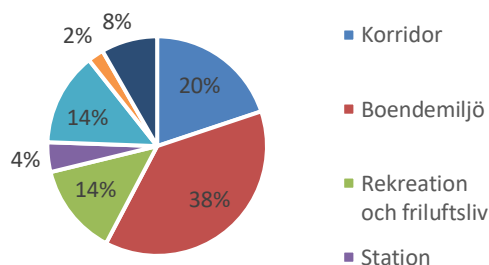


Figur 22. Utdrag ur synpunkter från den interaktiva samrådkartan från samrådet våren 2021. De gröna prickarna visar de inkomna synpunkterna. På kartan syns även de rangordnade korridorerna som kvarstår i lokaliseringsutredningen med bedömd huvudsaklig anläggningstyp.



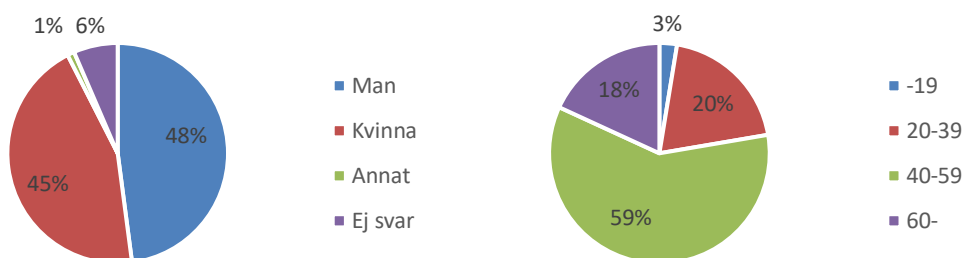
Figur 23. Utdrag ur den interaktiva kartan med fliken där synpunkter kunde lämnas. Här beskrivs i text och med en film kring formalia för samrådet och hur en synpunkt kan lämnas.

Den interaktiva kartan var under samrådsperioden våren 2021 välbesökt med över 20 600 visningar på första sidan. I kartan har det lämnats 2 250 synpunkter. Dessa synpunkter är inte alla unika synpunktslämnare då flera synpunkter har lämnats av samma person eller för att vissa synpunkter lämnats och undertecknats av en större grupp. Flest inkomna synpunkter har lämnats av invånare i Härryda kommun, framför allt i trakterna kring Mölnlycke och Benareby (se Figur 22). Varje synpunkt har kategoriserats av synpunktslämnaren. Den vanligaste kategorin var *Boendemiljö* med en andel på 38 procent efterföljt av *Korridor* på 20 procent och *Rekreation och friluftsliv* på 14 procent.



Figur 24. Inlämnade synpunkter fördelat på kategorier.

Bland synpunktslämnarna har könsfördelningen varit näst intill jämnt fördelad mellan män och kvinnor. Rörande åldersfördelningen har personer mellan 40–59 år lämnat flest synpunkter och personer under 19 år har lämnat minst antal synpunkter.



Figur 25. Köns- och åldersfördelning.

Digital presentation

Filmer fanns tillgängliga på YouTube under hela samrådet och även efter. Den första filmen *Därför behövs en ny järnväg mellan Göteborg och Borås* beskriver varför det behövs en ny järnväg. I den andra filmen *Förslag på lokalisering av den nya järnvägen* presenteras Trafikverkets förslag på lokalisering av den nya järnvägen. I den tredje filmen *Frågor och svar samråd 3*, svarar Trafikverket på de vanligaste frågorna om projektet. I den fjärde filmen *Så här planerar vi*, beskrev Trafikverket processen. Halvtid in i samrådet gjordes en ny film med svar på de vanligaste frågorna som kommit in under samrådets första veckor.



Figur 26. Tre av de inspelade filmerna som fanns tillgängliga på Youtube under hela samrådsperioden.

Projektsidan

På projektets webbsida www.trafikverket.se/goteborg-boras finns information som kontinuerligt uppdateras om hela projekt Göteborg–Borås. Här publiceras också aktuella dokument för det skede projektet befinner sig i, se redovisade handlingar i inledningen av kapitel 6 *Samråd våren 2021*. Under samrådstiden fanns också svar på vanliga frågor tydligt publicerade på första sidan under rubriken *Frågor och svar*.

För att säkerställa att information om projektets webbsida nått allmänheten har statistik förts bland annat över besöksantal på sidan. Under samrådet våren 2021 har cirka 8000 unika besökare varit inne på projektets webbsida. De fyra filmerna besöktes olika mycket under samrådstiden, utredningsfilmen hade flest besök med cirka 7300 visningar. Filmerna ligger kvar på webbsidan även efter samrådets slut, filmen *Så här planerar vi* har plockats bort.

Digital tillgänglighet

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

Introduktion till sammanfattade yttranden

Trafikverket har sammanfattat yttranden och synpunkter som kommit in under samrådet våren 2021. I kommande avsnitt redovisas sammanfattningarna och Trafikverkets kommentarer. I kommentarerna till de inledande yttrandenas ges utförliga svar till vilka sedan hänvisningar görs i frågeställningar och synpunkter som återkommer i flera yttranden.

Efter samrådet våren 2021 har justeringar och kompletteringar genomförts på lokaliseringsutredningen för att förtydliga den sammanvägda bedömningen av lokaliseringsalternativen. Det är bland annat metodiken för bortval som tydliggjorts. Det har också genomförts en kompletterande naturvärdesinventering samt fördjupning avseende bullerpåverkan på riksintresseområden och skyddad natur. Resultaten av dessa har varit grund för justeringar och kompletteringar i MKB. Även andra kompletteringar till följd av samrådsynpunkterna har gjorts, så som förtydliganden avseende artskydd och möjligheten att uppnå miljökvalitetsnormer för vatten.

För ökad läsbarhet har redovisningen av flera längre yttranden samt synpunkterna delats in med flera underrubriker. Ordningsföljden av sammanfattningen följer samrådskretsen, se tabell 3.

6.4. Länsstyrelsen i Västra Götalands län

I aktuellt ärende bevakar länsstyrelsen allmänna intressen och bedömer om underlaget är förenligt med 2–4 kap miljöbalken (MB) och 5 kap 3–5 §§ MB. Länsstyrelsen vägleder också om MKB:ns omfattning och detaljeringsgrad. Aktuella handlingar kommer, när de är slutgiltigt färdigställda, att ligga till grund för en tillåtlighetsprövning hos regeringen.

Lokaliseringsutredning: Länsstyrelsen bedömer att frågor rörande kulturmiljösynpunkter, hälsa och miljö redovisas tydligt i de förordade alternativen.

Korridor- och stationsrelaterade synpunkter: Utifrån risksynpunkt kopplat till farligt gods och översvämningar behöver konsekvenserna för både befintlig bebyggelse och kommande utveckling i Mölndals dalgång förtydligas. En flytt av den befintliga järnvägen eller vägarna behöver förtydligas rörande vilka konsekvenser det får. Länsstyrelsen önskar även att utredningen utgår från deras riskpolicy rörande hantering av farligt gods.

För stationsläge vid Landvetter flygplats önskas ett förtydligande angående att tågets attraktivitet som färdmedel minskar med avståndet för dem som flyger, men samtidigt är det svårt att utveckla bostäder/arbetsplatser nära flygplatsen. Avvägningar kring detta bör framgå tydligare, inklusive förhållandet till nationella respektive regionala behov.

På sträckan Landvetter–Borås förordas korridor Bollebygd Syd. Länsstyrelsen bedömer ur naturvårdssynpunkt att korridoren ger minst negativ påverkan av de presenterade alternativen.

Det förordade förstahandsalternativet för station i Borås (alternativ B11A med station vid Osdal/Bråt) riskerar att ge stora negativa konsekvenser för mycket höga naturvärden. Det är därför av stor vikt att intrång i detta område minimeras i så stor utsträckning som möjligt.

Ur naturvårdssynpunkt är därför andrahandsalternativet (B4 Lusharpan) för placering av stationen i Borås mindre negativt ur flera av områdets naturvärden.

I Borås hade det varit bäst att ha stationen i anslutning till Borås C, men redogörelsen för kostnaden att dra in järnvägen är mycket mer kostsam än att lägga stationen utanför centrum och en bibana till och från stationen är största anledningen till att inte ta in järnvägen. Detta tillsammans med övrig problematik som hör till en tunnelutbyggnad visar varför förslaget med station utanför Borås är rimligt och motiverat, och länsstyrelsen delar därmed Trafikverkets bedömning.

Ett förtydligande önskas vad som gäller kring riskaspekten kopplade till trappor och hissar till stationen i Borås C.

Utifrån risksynpunkt anser länsstyrelsen att det är positivt att stationsalternativen i Borås C väljs bort och bedömer att det finns stora osäkerheter med de djupa och centralt belägna stationerna, både tekniskt och ekonomiskt.

Länsstyrelsen menar att val av anläggningstyper behöver utvecklas i handlingen så att det framgår varför tunneln vid vissa tunnelavsnitt inte är inritad över hela korridorrens bredd. Förtydligande önskas kring hur dessa förslag kommit fram och det skulle därför behöva motiveras samt förklaras bland annat utifrån ett topografiperspektiv, med tanke på att dalarna/bergen har en nord-sydlig sträckning. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang också framhålla att den inte helt och fullt kan ta ställning till föreslagen utformning (skärning, bank eller tunnel) inom de olika korridorerna.

I avsnitt 3.2.3 anges omfattningen på ytan för uppställningsspår, men i kapitel 3 saknas i övrigt information om nödvändig plattsformslängd ur robusthetsperspektiv. Länsstyrelsen menar därför att handlingen bör kompletteras med sådan information.

Metod- och bortvalsrelaterade synpunkter: Länsstyrelsen bedömer att underlaget överlag är genomarbetat men att det behöver kompletteras i vissa delar. Avgörande parametrar är belysta och hanterade men i vissa delar är det svårt att följa den röda tråden och tydligt se sambandet mellan underlag och slutsats. Ett förtydligande önskas kring hur stor vikt en parameter har i helhetsbedömningen. De önskas även en tydligare överblick av bortvalda och valda alternativ samt om hur olika sakområden viktas mot varandra.

I avsnitt 5.3 finns otydligheter i resonemanget då hållbarhetsbedömningarna för de ytterligare bortvalen av stationsalternativen redovisades i materialet för samråd 2 tillsammans med värderosor. Länsstyrelsen har önskat att det gick att jämföra bortvalda med kvarvarande alternativ, så som det gick att göra i underlaget för samråd 2. Länsstyrelsen önskar även ett förtydligande om hur olika sakområden viktas mot varandra samt huruvida alla har samma tyngd.

Det är viktigt att underlagen för att ställa de olika korridoralternativen mot varandra är av motsvarande kvalitet så att värderingarna och jämförelserna blir rättvisande där olika naturtyper och arternas känslighet för den störning som en järnväg medför vägs in i bedömningarna om vilken korridor som får störst negativa konsekvenser för naturvärden och arter.

Bortval av korridor Raka vägen behöver motiveras bättre. Till exempel går den igenom mindre värdefull natur än resterande korridorer. Där hade det varit önskvärt med ett mer utarbetat ställningstagande till varför en station i Mölndal ger så stora vinster att det uppväger de negativa konsekvenserna för naturmiljön. Dessutom kvarstår korridor Tulebo som andrahandsalternativ med betydligt färre uppfyllda projektmål enligt värderosen, såsom påverkan på vatten.

Påverkan på kommunikationer, till exempel godstransporter till Göteborgs Hamn på järnvägen och vägen genom Mölndals dalgång behöver belysas. Detta för att säkerställa att riksintresse för kommunikationer inte påverkas negativt eller skadas av projektets genomförande.

Genom Borås är slutsatsen att tunnel under Borås C medför minst miljökonsekvenser. Detta alternativ är helt bortvalt medan Lusharpan som enligt miljöbedömningen har större miljöpåverkan, bland annat i området kring Pickesjön, är kvar. För Osdal och Lusharpan blir passagen söder om Borås aktuellt och där skriver Trafikverket att passage över Djupasjön blir en byggnadsteknisk utmaning och att ingrepp i sjön inte går att utesluta. Även risk för påverkan på den värdefulla Lindåsabäcken som utgör en vattenförekomst lyfts. Länsstyrelsen anser att det behöver vara tydligare vad som varit utslagsgivande vid bortval av Borås C.

Utifrån naturvårdssynpunkt är det rimligt att de korridoralternativ som riskerar att påverka Natura 2000-områden på ett betydande sätt rangordnas lägre och i förlängningen väljs bort så det tydligt framgår på vilken grund områden valts bort.

Det framgår av underlaget att jord- och skogsbruket innehar viktiga värden att ta hänsyn till, men det framgår inte hur dessa värden har viktats vid avvägningen mellan alternativen och i jämförelsen med andra värden. Ett förtydligande önskas i avsnitt 3.2.5 där inte produktionsskogen lyfts fram utan enbart skogsområden i stort.

I lokaliseringsutredningen behöver ett förtydligande göras gällande klimatförändringar samt hur avvattningen sker från järnvägsanläggningen så att produktiv jord- och skogsmark inte ska skadas på grund av ändrade markförhållanden.

Ställningstagandet att korridoralternativen uppfyller projektmålet för hållbart nyttjande av yt- och grundvattenförekomster behöver motiveras tydligare med hänsyn till projektets påverkan på aktuella vattenföreförekomster, som beskrivs i landskapskaraktäranalysen (ILKA). Förtydligande önskas i vad som varit utslagsgivande vid bortval av tunnelalternativen i Borås C kopplat till påverkan på vattenförekomster. Samt ställningstagandet om att korridoralternativen uppfyller projektmålet för hållbart nyttjande av yt- och grundvattenförekomster behöver motiveras tydligare.

I lokaliseringsutredningens avsnitt 3.1.2 anges vilken referenstrafik som den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ska dimensioneras för. Detta avsnitt bör kompletteras med information om vad som ligger till grund för slutsatserna om referenstrafikens omfattning.

Länsstyrelsen förutsätter att lokaliseringsutredningen tar del av och beaktar ÅVS:ens fortsatta utredningsarbete i den mån det fortfarande är möjligt i den kvarstående delen av processen.

Gestaltningssprogrammet: I underlaget nämns på flera ställen service-, tvär- och räddningstunnlar, brandgasventilation samt tryckutjämningschakt. Konsekvenserna av dessa anslutande anläggningar är knapphändigt beskrivna när det gäller bland annat utrymmesbehov och påverkan på intilliggande byggnader.

Under avsnitt 6.4.2 beskrivs järnvägsanläggningens anpassning till förändrat klimat. Där nämns Trafikverkets kvalitetsarbete men det framgår inte hur detta är kopplat till projektet. Där nämns också bränder som inte nämns någon annanstans i underlaget. Länsstyrelsen undrar vad det är för anpassningar som avses. För att skapa tydlighet bör inte avsnittet om klimatpåverkan ligga under avsnittet "Klimatförändring".

I rapporten nämns att översvämningssåtgärder kan bidra till att minska problem som finns idag. Detta anser länsstyrelsen utifrån riskhänsyn är en viktig aspekt att ta med i arbetet framöver och att det med fördel kan förtydligas.

Miljökonsekvensbeskrivning: Länsstyrelsen vägleder om MKB:ns omfattning och detaljeringsgrad. Synpunkterna på MKB:n har lämnats utifrån dokumentets respektive kapitel.

Övergripande: Handlingen beskriver utredningsområdet och de olika korridorvalen på ett översiktligt och bra sätt som är lätt att ta till sig. Det finns dock behov av förtydliganden och komplettering i vissa specifika sakfrågor.

För de fall Trafikverket avser att begära avsteg från miljökvalitetsnormer är det av största relevans att anläggningstyp, försiktighetsåtgärder, alternativa anläggningstyper och lokaliseringar utreds och framgår i aktuell MKB. MKB:n redogör inte tillräckligt tydligt för de olika sträckornas fysiska inverkan på de berörda vattenförekomsterna. För att Trafikverket ska kunna bedöma inverkan behöver metoden för anläggning, passage och drift ha en viss detaljnivå.

Avgränsningen när det gäller risk och säkerhet bedöms vara rimlig och fokus ligger på alternativskiljande risker. Dragningen genom Mölndal innebär stora konsekvenser. Här finns till viss del ingen alternativ sträckning och det är inte helt klarlagt vilka konsekvenser korridoren och stationen innebär ur ett riskperspektiv, till exempel avseende påverkan på intilliggande fastigheter. Detta ska framgå i stora drag för att länsstyrelsen ska kunna bedöma om det är acceptabelt och att åtgärderna som måste vidtas inte får ohanterbara konsekvenser.

Fortsatta inventeringar av skyddade arter och naturvärden behöver lyftas in och beaktas, då det skulle kunna påverka bedömningarna. Länsstyrelsen menar att Trafikverkets förhållningssätt till osäkerheterna i redan framtaget underlag också behöver framgå. Särskilt när det gäller strikt skyddade arter enligt art- och habitatdirektivet behöver skillnader mellan korridorer vara tydligare.

Beskrivningen av projektets konsekvenser utanför utredningsområdet är bristfällig och behöver kompletteras, exempelvis gällande Göteborgs station. Det bör också framgå hur de föreslagna korridorerna påverkar den pågående ÅVS:en, det vill säga huruvida korridorval medför att det blir större miljökonsekvenser i ÅVS:en.

Begrepp: Länsstyrelsen kommenterar begreppen ”riskområden och säkerhet” samt ”robusthet” och att dessa behöver utvecklas.

Nedan presenteras länsstyrelsens synpunkter fördelat per kapitel i MKB:n.

Den icke-tekniska sammanfattningen enligt miljöbalken är i nuläget inte komplett i förhållande till vad som avses i miljöbalken 6 kap 35 § punkt 7. Till exempel nämns ingenting om rådande och framtida miljöförhållanden i sammanfattningen.

1. *Inledning – Länsstyrelsen har inga kommentarer på detta kapitel.*
2. *Avgränsningar och metoder:* Det är positivt att kopplingen mellan miljöbedömning och hållbarhetsbedömning i projektet har beskrivits, då det förtydligar hur de förhåller sig till varandra. Det är också positivt att det nu framgår att hållbarhetsbedömningen görs i lokaliseringsutredningen.

Det nämns i handlingen att fördjupade studier kan behöva göras på vissa delsträckor för vissa miljöaspekter. Trafikverket nämner att det behövs för skyddade arter, men länsstyrelsen bedömer att det inför godkännande av MKB:n även behövs för ras och skred, översvämning och miljökvalitetsnorm för ytvatten.

Trafikverket bör översiktligt redogöra för vilka alternativ som utretts och valts bort innan MKB-skedet (sid 40).

Trafikverket anger att influensområden kan vara olika stora för olika aspekter. Vilka influensområden som antas för olika aspekter framgår inte av handlingen (sid 41).

Trafikverket behöver göra samtliga underlagsrapporter tillgängliga inför godkännandet av MKB:n.

3. *Framtida järnvägen:* I avsnitt 3.3.4 står om säkerhetskoncept för broar. Där framgår att åtkomst för servicepersonal och räddningstjänst löses efter lokala förutsättningar. Om det finns några grundläggande krav som behöver beaktas bör dessa beskrivas, till exempel tillträdesväg som innebär att ytterligare mark måste tas i anspråk.

På sidan 45 anges att den nya stambanan ”även kommer att ha viktiga regionala funktioner”. Det resonemanget bör utvecklas så att förståelse finns för vad som påverkar dess regionala funktion.

Sidan 46 anger en bra beskrivning av konsekvensbeskrivningens avgränsning gällande stationer.

Tydligare redovisning bör finnas kring vilka delar av projektet som räknas som en del av anläggningen och som behöver vara inom korridoren samt vilka delar som kan ligga utanför korridoren. Finns det några känsliga platser utanför korridoren som kan ligga i riskzon för påverkan så behöver det framgå nu.

4. *Landskapets förutsättningar:* En svaghet i utredningsmaterialet är att det inte framgår av MKB:n att äldre inventeringar av naturvärden i delar av utredningsområdet inte hade fokus på skyddade arter och därmed har förekomster av skyddade arter i regel inte heller noterats vid dessa inventeringar. Vid nyare inventeringar har förekomster av skyddade arter noterats vid identifieringen av naturvärdesobjekten. Denna olikhet i underlaget riskerar att ge en skev bild av förekomster av skyddade arter, där områden som omfattas av tidigare inventeringar ser ut att ha mindre förekomster av skyddade arter än nyare inventeringar. För att kunna värdera de olika korridoralternativens konsekvenser för skyddade arter krävs att det finns ett tillräckligt underlag om skyddade arters förekomster inom respektive korridor. Underlaget behöver vara på den nivån att det går att ställa korridorerna mot varandra med avseende på förekomster av och påverkan på skyddade arter. I nästa skede krävs en mer detaljerad inventering av vald korridor för att lokalisera lämplig dragning av järnvägen inom korridoren.
5. *Befolkning och markanvändning:* I avsnitt 5.4.5 har följande tagits bort:
”Hydrologiska förändringar, som kan försämra produktionsmöjligheterna både om det blir för torrt och om det blir för blött, är ett hot mot fortsatt jord- och skogsbruk. Detta är något som kan förvärras i och med klimatförändringar.” I och med att information har tagits bort bör ett förtydligande göras, inte bara med avseende på klimatförändringar utan även med avseende på hur avvattningen sker från järnvägsanläggningen.
6. *Byggnadstekniska förutsättningar – Länsstyrelsen har inga kommentarer på detta kapitel.*
7. *Övergripande miljöförutsättningar:* I avsnitt 7.2.1 Natura 2000 sista stycket står det ”Natura 2000-områden också alltid är riksintressen enligt 4 kap miljöbalken och ska därför vid motstående intressen avvägas som sådana.” Avvägningen för riksintresseanspråk enligt 4 kap har redan gjorts i lagtexten och det är därför otydligt vilken typ av avvägning som ska göras. Förtydligande behöver göras gällande formuleringen.
8. *Alternativ – Länsstyrelsen har inga kommentarer på detta kapitel.*
9. *Miljöeffekter och konsekvenser:*

Bedömningskriterier: Värde- och effektbeskrivningarna i tabellerna 9.2–5 behöver förtydligas för att säkerställa att värderingen kan förstås och bli jämförbara mellan olika alternativ. Länsstyrelsen lämnar dels synpunkter av generell karaktär som att tabellerna behöver ses över så att det är tydligt vilka parametrar som behöver samverka för att ge ett visst utfall, dels synpunkter för specifika miljöintressen som natur- och kulturmiljö och hur dessa behöver förtydligas.

Synpunkter på kapitel 9 utifrån sakområden:

Geoteknik: Under Miljöeffekter och konsekvenser, kunde typisk påverkan till följd av geotekniska utmaningar med fördel beskrivas översiktligt för respektive alternativ. I

beskrivningen bör det framgå vilka typer av stabilitetshöjande åtgärder som krävs och vad det i sin tur får för påverkan.

Riskhantering: Utifrån riskhanteringsperspektiv tar MKB:n, på en övergripande nivå, upp det som förväntas men det finns fortfarande delar som länsstyrelsen anser behöver utvecklas och förtydligas. Det är inte tydligt vilka nivåer som är acceptabla för översvämning inom riskområdet. Ett exempel är översvämning till följd av höga flöden. Både 200-årshändelse och 100-årshändelse nämns i dokumentet. Länsstyrelsen utgår normalt från "Stigande vatten" i sin bedömning när det gäller höga flöden/vattennivåer och "Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall" när det gäller skyfall. Länsstyrelsen anser att Trafikverket behöver motivera varför en viss nivå har valts och i samband med det redovisa en konsekvensutredning. Det behöver också framgå om samma nivå ska gälla för alla delar av järnvägen eller om det till exempel är aktuellt att ha en högre skyddsnivå för tunnlar och underjordiska stationer.

Det är fortsatt begreppsförvirring med "riskområden och säkerhet", "risk och säkerhet" och hur begreppen hanteras i text och tabeller. Det hade underlättat om till exempel översvämning hade hanterats separat och inte under "riskområden och säkerhet" eftersom det är hanterat som två olika delar i tabellerna. Om flera olika typer av risker ingår i "risk och säkerhet" behöver det dock också tydligare framgå hur dessa bedömts och viktats mot varandra.

I bedömningstabellen för "risk och säkerhet" finns fem olika parametrar men det saknas en tydlig koppling till dessa fem i den löpande texten. Val och bedömning av dessa parametrar behöver förtydligas.

Förtydligande önskas kring varför ras, skred och stabilitetsproblem främst har bedömts under byggskedet och hur frågan hanteras i övrigt, till exempel påverkan av framtida klimatförändringar. Om rasrisken inte ska bedömas så behöver det motiveras.

Gällande riskhanteringsfrågorna generellt, exklusive översvämning, är det svårt att följa resonemanget bakom en viss slutsats och länsstyrelsen upplever att det ibland saknas en beskrivande text om kopplingen mellan bedömning och tillhörande slutsats. Det är viktigt att systematiken i beskrivningarna utvecklas eftersom det annars är svårt att förstå hur konsekvensen har bedömts och varför resultatet blir som det blir.

Om befintlig bana med farligt gods i Mölndalsåns dalgång behöver flyttas behöver MKB:n även redovisa påverkan och konsekvenser avseende detta.

Naturmiljö: Beskrivningen av miljökonsekvenser för naturmiljön bedöms överlag vara genomarbetad och den valda metoden är transparent samt gör det är möjligt att följa händelsekedjan påverkan-effekt-konsekvens. Enligt länsstyrelsens uppfattning ger MKB:n en förhållandevis god bild av alternativens huvudsakliga skillnader i konsekvenser på naturmiljön, med beaktande av den detaljeringsnivå som är rimlig i detta skede.

Bedömningarna om konsekvenser för riksintressen inklusive Natura 2000, skyddade områden och värderingen av hur projektet uppfyller de generella hänsynsreglerna är av god kvalitet och bedöms vara tillräckliga för att kunna ställa alternativen mot varandra.

Frågan om påverkan på skyddade arter får ett visst utrymme i MKB:n. För de arter som tas upp bedömer länsstyrelsen att konsekvensbeskrivningen är tillräcklig för nuvarande fas i planeringen. Mot bakgrund av den pågående utvecklingen av praxis på området under våren 2021 kan det dock vara nödvändigt att göra bedömningar för fler skyddade arter som förekommer inom området, för de fall förekomster av arter bedöms bli påverkade av järnvägskorridorerna. Denna bedömning gäller framförallt arter skyddade av art- och habitatdirektivet.

Inventeringarna och beskrivningarna av naturvärden ger en god övergripande bild av naturvärden som berörs av respektive korridor. Det är dock en utmaning att underlaget för bedömningen av korridorerna i vissa fall är av material från tidigare utredningar/undersökningar (med olika skala/noggrannhet) och i vissa fall är nya inventeringar. Dessa olikheter introducerar en viss osäkerhet i bedömningarna. MKB skulle ytterligare kunna belysa hur dessa osäkerheter avses att hanteras i bedömningsunderlaget.

Jord- och skogsbruk: I MKB:n anges generellt att skogsbruksfastigheter förväntas kunna bibehålla brukbar storlek, men samtidigt anges att påverkan på småskaliga jord- och skogsbruksfastigheter blir stor. Länsstyrelsen anser att det är något motsägelsefullt och bedömer att ett förtydligande behövs när det gäller påverkan på jord- och skogsbruksmarken.

Kulturmiljö: MKB:ns hänvisning till påverkan och konsekvenser för kulturmiljö är på en översiktlig nivå och utifrån känd kunskapsbild. Nivån är rimlig i det aktuella processkedet. Den kulturarvsutredning som har legat till grund för bedömningarna och som har inarbetats i MKB:n anser länsstyrelsen vara gedigen och utgör ett fullgott underlag.

Modellen för bedömning av miljökonsekvenser är tydlig och pedagogisk. Vad avser kulturmiljön torde den i stora drag spegla de olika korridorernas inbördes relation vad avser negativ konsekvens.

Ytvatten och grundvatten: När det gäller miljöpåverkan för yt- och grundvatten är länsstyrelsens övergripande bedömning att nuvarande MKB inte i tillräckligt stor utsträckning redogör för de lokaliseringalternativ som valts som första- och andrahandsyrkande. För de fall lokaliseringalternativen Mölnlycke och Tulebo väljs framför Raka vägen och underlaget inte kompletteras inför regeringens tillåtlighetsprövning föreligger det risk att vattenmyndigheten motsätter sig ett eller fler undantag från icke försämringsförbudet.

Eftersom flertalet av ingreppen i vattenmiljöerna i huvudsak påverkar de morfologiska förhållandena på platsen finns risk för försämring som bör göras tydlig. Länsstyrelsen påtalar ett fel i rubriksättningen för kolumnerna i tabell 10.2 och saknar rubriken ”norm att uppnå”. Länsstyrelsen önskar i tabell 10.2 en särskild kolumn för nuvarande status för kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd.

När det gäller grundvattenförekomsten i Borås bedömer länsstyrelsen att det inte bara är fråga om grundvattnets värde som dricksvattentäkt som ska beaktas utan även miljö kvalitetsnorm för grundvattenförekomsten. Framtida uttag kan heller aldrig uteslutas. Dessutom kan ändrade grundvattennivåer orsaka sättningsproblematik. Länsstyrelsen bedömer mot denna bakgrund att föroreningsproblematiken i centrala Borås kopplat till byggskedet och risk för påverkan på miljö kvalitetsnormer mer ingående bör beskrivas.

Vidare bör Trafikverket även utveckla ställningstagandet gällande att byggskedet för station B1A och B1C i centrala Borås medför liten risk för grundvattnet. Länsstyrelsen frågar också om bedömning av risk för påverkan av exempelvis miljö kvalitetsnorm har tilldelat grundvattenförekomsten ett värde endast om den i nuläget används som täkt.

Enligt Weserdomen får ett projekt, en åtgärd eller verksamhet som leder till en försämring av vattenförekomstens status inte tillåtas. Trafikverket har flaggat för att järnvägen kan behöva undantag från icke försämringsförbudet i 5 kap 4 § miljöbalken och EU-domstolens beslut C-461/13 (Weserdomen). Länsstyrelsen bedömer att för att prövningsmyndigheten i slutändan ska kunna bedöma och medge ett undantag från icke försämringskravet så behöver Trafikverket visa att alla andra alternativ uttömts, det vill säga att en järnväg inte kan komma till stånd på annat sätt och att ett undantag är enda utvägen. Alternativa utformningar och ingrepp i vattenförekomsterna behöver därför vara tydligt redovisade. MKB:n har i sin nuvarande form brister enligt länsstyrelsens bedömning när det gäller att redogöra för de olika utformningarna/ingreppen inom korridorerna men även för skillnader i ingrepp och magnituden av dessa mellan korridorerna. Det behöver framgå vilket alternativ som skulle innebära minst skada på de naturvärden som finns på platsen. Det bör också göras en värdering av skada utifrån möjlighet att utgöra kompensationsåtgärder samt om ingreppen är av mer temporär eller permanent karaktär. Detta är information som enligt länsstyrelsens bedömning behöver framgå av MKB:n för att de olika ingreppen i de berörda vattenförekomsterna ska kunna värderas, viktas och slutligen rangordnas i val av järnvägens lokalisering. Där undantag från icke försämringskravet är aktuellt behövs för varje korridor en mer ingående beskrivning av vilka alternativa utformningar som utretts. Det behöver också mer ingående framgå vilka ingrepp i vattenförekomsten som respektive utformning innebär och storleken på dessa ingrepp. I beskrivningen ska de olika korridorernas inverkan på naturvärdena vara tydlig. Dessutom ska det framgå om det endast avser påverkan i bygg- eller även i driftskede och vilka sätt och i vilken grad detta äventyrar miljö kvalitetsnormer. Exempelvis anser länsstyrelsen att ingreppen som kan bli aktuella i Mölndalsån norr om Lackarebäcksmotet behöver utvecklas. Länsstyrelsen anser att underlaget behöver svara på om ingrepp i vattenförekomster för någon av korridorerna är oundvikligt, oavsett val av läge och konstruktion.

Trafikverket skriver att det i Mölndalsån norr om Lackarebäcksmotet, kallad Åkroken, kommer att bli ingrepp och omgrävning om inte E6/E20 flyttas. Länsstyrelsen önskar att det tydliggörs om flytt av väg är ett möjligt alternativ och att det kan falla sig att undantag från miljö kvalitetsnormer inte behövs i denna del. Avseende Kålleredsbäcken anser länsstyrelsen att det är viktigt att det framgår om ingrepp i vattenförekomsten är oundviklig oavsett anläggningstyp och att det är information som måste finnas inför tillåtlighetsprövningen av verksamheten. Information om miljö kvalitetsnormer kan följas eller inte behöver finnas i MKB eftersom den blir avgörande för att bedöma de olika korridorernas lämplighet ur miljösynpunkt och möjliggör också viktning mellan korridorerna. Länsstyrelsen anser även att det av underlaget behöver framgå om järnvägen kommer innebära att beslutad miljö kvalitetsnorm inte kan följas.

Länsstyrelsen saknar en bedömd risk och slutsats kring risk för försämrade vattenkvalitet under byggtiden och anser inte att den fångas upp senare i de samlade bedömningarna om risk för påverkan på vattenförekomster och miljö kvalitetsnormer. Detta gäller bland annat påverkan på miljö kvalitetsnorm avseende utsläpp av länshållningsvatten från bergtunnlar.

10. Masshantering, förorenade områden, buller, vibrationer, stömljud, luft och elektromagnetiska fält: Beskrivningen av miljökonsekvenser med avseende på masshantering, förorenade massor, buller, vibrationer, stömljud, luft och elektromagnetiska fält bedöms överlag vara genomarbetade och tillräckligt omfattande med beaktande av den detaljeringsnivå som är rimlig i detta skede. *Samlad bedömning*: Vid urval och beskrivning av de sträckor valts, ska det tydligt framgå hur hänsyn tagits till natur/vattenmiljö och om någon faktor/aspekt varit mer utslagsgivande. För de fall de sträckor som inneburit minst ingrepp i vatten- och naturmiljöer valts bort på grund av andra skäl än den miljömässiga bedömningen, ska skälen tydligt framgå och vara transparent. Utslagsgivande faktor för val av korridor och beskrivning av detta behöver bli tydligare. Det är positivt att det genom den samlade bedömningen går att få den överblick som krävs för att se hur flera alternativa korridorer förhåller sig till varandra.
11. *Samråd*: En redogörelse för de samråd som har skett och vad som kommit fram av dem har inte redovisats tillräckligt i MKB, det hänvisas istället till en annan handling. MKB:n bör kompletteras med en övergripande redogörelse på rimlig nivå.
12. *Fortsatt process*: Det är positivt att Trafikverket redogör för hur det är tänkt att gå vidare i vissa sakfrågor och vilka parallella processer som behöver genomföras framöver.
13. *Sakkunskap som bidragit till miljökonsekvensbeskrivningen*: MKB:n bedöms uppfylla kravet i 19 § miljöbedömningsförordningen.

Fortsatta planeringsprocess: I det kommande järnvägsplaneskedet behöver det tas fram riskanalyser utifrån farligt gods, skyfallskarteringar och översvåmningsbedömningar.

I kommande järnvägsplaneskedet behöver Trafikverket beakta hur tillhörande fastighetsbildning kan komma att bidra till delning och fragmentering av jord- och skogsbruksfastigheter. En plan för markbyten inom området behöver tas fram, med syfte att säkerställa en god fastighetsbildning av jord- och skogsbruksfastigheterna.

I det fortsatta arbetet bör fördjupade arkeologiska utredningar tas fram för att fastställa omfattningen av projektets påverkan på kulturmiljö. I ett första skede kan utredningarna vara byråmässiga och kompletteras med fältmässig inventering inom specifika områden. En byggnadsinventering behöver också göras över hela den valda korridoren. Gällande planerade nya broar behöver den visuella påverkan på kulturlandskap och landskapsbild analyseras och bedömas. När väl en järnvägsplan tas fram bör en fullskalig arkeologisk fältinventering kompletteras med utredningsgrävning genomföras, för att fastställa eventuell förekomst av dolda fornlämningar inom området.

Det sociala perspektivet är övergripande beskrivet. Det är svårt att jämföra alternativen i det här skedet eftersom dessa frågor i flera avseenden påverkas av detaljlösningar, till exempel i förhållande till trygghetsfrågan.

Med hänsyn till Mölndalsån och Kålleredsbäcken som båda har mycket höga naturvärden och är belägna i en redan exploaterad och påverkad miljö, bör intrång i dessa miljöer undvikas. Påverkan gäller både i bygg- och driftskede. Järnvägsplanens sträckning och

utförande behöver ta hänsyn till andra projekt och planer i närområdet som kommer påverka vattendragen, till exempel planerade uppställningsplatser och översvämningsskydd i Mölndal. Kumulativ påverkan på vattendrag gällande miljö kvalitetsnormer kan leda till att planerade åtgärder inte kan tillåtas vid genomförande av järnvägsplan eller i prövning enligt 11 kap. MB.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:557.

Trafikverkets kommentar:

Korridor- och stationsrelaterade synpunkter: Avseende risk för farligt gods och översvämning görs förtydliganden i lokaliseringsutredningens kapitel 6. Även länsstyrelsens riskpolicys har lagts till. Erforderliga åtgärder ingår i framtagna kostnader. En fördjupning har gjorts och arbetats in i handlingarna.

Lokaliseringsutredningen har kompletterats rörande länsstyrelsens synpunkter om tågets attraktivitet för Landvetter flygplats.

Texter rörande naturvärden vid Osdal och den nya järnvägens konsekvenser för dessa har förtydligats i MKB för korridorerna Lusharpan (B4) och Osdal/Borås C (B11A). Vid skada på de mycket höga naturvärdena vid Osdal kan kompensation minska omfattningen av varaktig negativ påverkan vilket beskrivs i MKB kapitel 12. Fortsatt arbete.

Ett förtydligande görs att trapporna till Borås C enbart är till för utrymning.

I lokaliseringsutredningen kapitel 6 har gränserna mellan anläggningstyperna setts över och ett tydliggörande har gjorts i teckenförklaringen att det är ungefärliga gränser.

Avseende plattformslängd tydliggörs kopplingen till referenstraftiken enligt "Övergripande Programkrav för en ny generation järnväg (Trafikverket 2019d)". Trafikverket har i dialog med externa parter kommit fram till att majoriteten av de höghastighetståg som kommer trafikera Göteborg–Stockholm är enligt referenstraftiken 250 meter långa. Det antas att det endast är i höghastighetstimmarna som 400 meter långa tåg kommer trafikera sträckan. Angående nödvändig plattformslängd ur robusthetsperspektiv så är bedömningen att det planerade systemet med plattformslängder kan hantera till exempel tågvändningar och omhändertagande av passagerare vid störningar i systemet eller störningar vid stationer.

Metod- och bortvalsrelaterade synpunkter: Parametrarna i helhetsbedömningen tydliggörs i lokaliseringsutredningens under kapitel 5 och i en ny text i avsnitt 7.5, som klargör bortval inför rangordning. Ingen uttalad viktning görs.

Frågor rörande hållbarhetsbedömningen tydliggörs i texten i avsnitt 7.2 i lokaliseringsutredningen som klargör bortval inför rangordning. Det är svårt att redovisa jämförelse av tidigt bortvalda alternativ med de kvarvarande alternativ som har utvärderats, eftersom hållbarhetsbedömningen är en jämförelse mellan alternativ och resultaten därför blir olika.

Bortval inför rangordning tydliggörs i nytt kapitel 7 i lokaliseringsutredningen inför granskningen, då korridorerna har samråtts och förslagen ligger kvar. En station i Mölndal är av nationellt intresse enligt positionspapperet. En sträckning med en station i Mölndal bedöms skapa bättre förutsättningar för regional samt lokal utveckling och bidrar till de samhällsekonomiska nyttorna av investeringen. Vidare har samtliga kommunala och regionala samrådsparter förordat en sträckning som möjliggör station i Mölndal. Beaktat hållbarhetsbedömning, miljöbedömning, investeringskostnad samt acceptans för alternativ, bedöms en korridor som möjliggör ett stationsläge vid Mölndal sammanvägt vara ett bättre alternativ, än korridorer som innebär en sträckning via Raka vägen. Se vidare i avsnitt 7.5.1 i lokaliseringsutredningen.

Avseende frågan om godstransporter till Göteborgs Hamn så kommer funktionen för befintliga riksintressen för kommunikation att tillgodoses under hela byggtiden.

För att tydliggöra vad som varit utslagsgivande i bortvalen och rangordningen har lokaliseringsutredningen kompletterats med ett nytt avsnitt, 7.5. Rörande en tunnel under Borås bedöms kostnaden vara orimlig. Bland annat innebär grundvattenförekomsten under Borås en svår och kostsam byggnadsteknisk utmaning.

Under gestaltningsprinciper i avsnitt 3.2.5 i lokaliseringsutredningen konstateras att gestaltningsavsikter avseende skogsbruket hanteras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Fördjupade studier avseende avvattnings av järnvägsanläggningen kommer att göras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Metoden för hållbarhetsbedömningen beskrivs i lokaliseringsutredningen avsnitt 2.4 och i PM Metod för hållbarhetsbedömningar. Projekt målet avseende vatten kan anses uppfyllt även om enstaka vattenförekomster kan riskera statusförsämring. Texten om grundvattenförekomsten Borås har utvecklats i MKB och återfinns även i avsnittet om miljöbedömning i lokaliseringsutredningen. Den integrerade landskapskaraktärsanalysen har utgjort underlag till lokaliseringsutredningen och MKB. Underlaget uppdateras ej.

Avseende frågor kring referenstrafik se Trafikverkets kommentar under avsnitt 4.5.4 ovan.

Lokaliseringsutredningen och ny stambana är en förutsättning för ÅVS Stråket Göteborg–Borås och en kopplingspunkt mellan ny stambana och Kust till kustbanan, se nytt avgränsningsavsnitt 2.1.3 i lokaliseringsutredningen.

Gestaltningssprogrammet: Frågor rörande tunnlar kommer hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Rörande länsstyrelsen synpunkt kring skrivning om särskilda anpassningar avseende bränder så är det inte aktuellt och meningen har tagits bort.

Avseende kapitlet om klimatförändring har det lyfts upp en rubriknivå.

Beskrivningen kring översvämningsåtgärder tydliggörs i aktuella fokusområden.

MKB: Underlaget för bedömning av miljö kvalitetsnorm för vatten har kompletterats i handlingen. Bland annat har resultaten från den fördjupade utredning som gjorts för vattenförekomsten Kålleredsbäcken avseende om anläggningstyp kan påverka utfallet nu redovisats i MKB.

När det gäller riskfrågor framgår nu av handlingen storleksordningen på hur många fastigheter som kan bli berörda när Väst kustbanans spår med farligt gods flyttas.

Resultat från kompletterande naturvärdesinventeringar har lyfts in och beaktats, vilket resulterat i en ny bedömning. Alternativ Mölnlycke bedöms efter att kompletterande uppgifter arbetats in ge en stor negativ konsekvens för naturmiljö. Alternativet är fortfarande bättre än Tulebo som redan tidigare bedömdes ge en stor negativ konsekvens för naturmiljö. Handlingen har förtydligats med förklaring kring förhållningssättet till osäkerheter i redan framtaget underlag. För strikt skyddade arter har skillnader mellan korridorer förtydligats där sådana finns.

Projektets konsekvenser utanför utredningsområdet har förtydligats genom att en tabell för de olika miljöområdenas influensområden tagits fram, vilket redovisas i kapitel 2. Här ingår dock inte konsekvenser för Göteborgs central. I Trafikverkets "Övergripande Programkrav för en ny generation järnväg (Trafikverket 2019d)" framgår att Göteborgs central behöver anpassas för att klara av 400 meter långa tåg. Plattformslängder på Göteborgs central kommer att ingå i kommande "Åtgärdsvalsstudie för framtida utformning av Göteborg C". Läs mer om denna ÄVS i lokaliseringsutredningens kapitel 1.

Avseende begrepp som länsstyrelsen anser är otydliga har dessa förtydligats. Den icke-tekniska sammanfattningen har setts över för att motsvara lagkraven. Miljöbedömningens roll i tidiga bortval har redovisats. Inför godkännande av MKB har fördjupningar i Mölndalsåns dalgång gjorts för frågor som ras och skred, översvämnung och miljö kvalitetsnorm för ytvatten. Resultaten av dessa har förts in i handlingen där så bedömts relevant. Som nämnts ovan har en tabell för de olika miljöaspekternas influensområden lagts till. Handlingen har kompletterats med PM Buller, PM Stomljud, PM Vibrationer och PM Klimat.

I den mån justeringar har gjorts efter synpunkter på avsnittet om den framtida järnvägen i lokaliseringsutredningen har dessa även gjorts i MKB.

Angående en saknad formulering om hydrologiska förändringar i kapitel 5 så har den nu lagts tillbaka. Den felaktiga formuleringen om Natura 2000 i kapitel 7 är ersatt med korrekt text där det framgår att områden av riksintresse enligt 4 kap miljöbalken inte ska vägas mot motstående intressen.

Tabellerna med bedömningskriterier har förtydligats. Kriterierna för kulturmiljö har uppdaterats, då det visat sig att det var en äldre version som felaktigt kommit med i dokumentet. Detta har inte påverkat bedömningen, då den var gjord enligt den nya versionen som är gemensam med lokaliseringsutredningen för Hässleholm–Lund. Bedömningskriterierna för naturmiljö respektive rekreation och friluftsliv har kompletterats med skalor för bedömning av buller i känsliga miljöer. När det gäller länsstyrelsens fråga om inte den påverkan som beskrivs under rubriken ”liten negativ effekt” kan betraktas som stor eller måttlig om den omfattar miljöer med högt värde/hög känslighet, så är svaret att hög känslighet eller högt värde och liten negativ effekt blir det enligt matrisen måttligt negativ konsekvens.

I kapitel 9 har stycket om generella effekter kompletterats med typiska stabilitetshöjande åtgärder. Texterna om översvämning och skyfall har kompletterats med i vilken grad anläggningen ska fungera vid 100- respektive 200-års händelse. Texterna om översvämning har fått en egen rubrik och lyfts ut från risk och säkerhet. Texterna om risk och säkerhet har förtydligats, inklusive text om skredrisker i Mölndalsåns dalgång.

Handlingen har kompletterats med bedömning av fler skyddade arter. Som beskrivits ovan har texterna om påverkan på miljökvalitetsnormer för yt- och grundvatten utvecklats. Trafikverket bedömer att ingrepp i vattenförekomsterna i Mölndalsån och i Kålleredsbäcken är oundvikligt för de alternativ som går igenom Mölndal och att det blir ingrepp i en av vattenförekomsterna i Mölndalsån även för alternativen som inte går igenom Mölndal.

Texterna i den samlade bedömningen har uppdaterats och förtydligats. Texten i kapitlet om samråd har utvecklats.

Fortsatta planeringsprocessen: Frågor rörande riskanalyser, fastighetsbildning, arkeologiska utredningar och sociala perspektivet kommer hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. De samrådsmöten som regelbundet hållits med länsstyrelsen under hela planeringsprocessen kommer att fortsätta i järnvägsplaneskedet.

6.5. Berörda kommuner

6.5.1. Bollebygds kommun

Rangordning av alternativ: Bollebygds kommun är fortsatt positiv till projektet Göteborg–Borås och till vald korridorsträckning, Bollebygd Syd, genom kommunen.

Fortsatt arbete till nästa planeringsskede: Inför nästkommande planeringsskede önskar Bollebygds kommun att nedanstående punkter beaktas. Korridor Bollebygd Syd passerar rekreationsområde Bollekollen, vilket är ett viktigt rekreationsområde för vinteridrott och cykel. I samrådshandlingarna har det inte fastslagits om järnvägen ska förläggas i tunnel eller i marknivå direkt norr om backen. Den sociala konsekvensanalysen fastslår att endast förläggning i tunnel tillgodoser nuvarande användning. Utifrån att verksamheten vid Bollekollen riskeras att läggas ner och att aktiviteterna inte går att flytta

till annan plats inom kommunen anser kommunen att järnvägen bör förläggas i tunnel såvida det inte framkommer att nuvarande verksamhet kan fortsätta med järnvägen i markplan.

Sedan samråd 2 har alternativ Bollebygd Syd smalnats av vid kommungränsen mot Borås, vilket kommunen ställer sig positivt för minskat markanspråk. Av samma anledning önskar kommunen att lokalisering norr om väg 27/40 i största möjliga mån undviks.

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).

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 kommunen trycka på att denna fråga fortfarande är aktuell inför kommande bearbetning av korridoren för sträckningen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:132

Trafikverkets kommentar:

Frågor rörande anläggningstyp vid Bollekollen, avsmalning av korridoren samt gestaltningen av broar och tunnlar kommer att hanteras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

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

6.5.2. Borås Stad

Rangordning av alternativ: Borås Stad tillstyrker rangordnat alternativ 1 i sin helhet. Likt samrådsförslaget ställer sig Borås bakom hållbarhetsbedömning att Osdal/Borås C (B11A) är ett bättre alternativ än Lusharpan (B4).

Alternativ B11A får positiva konsekvenser för Borås långsiktiga utveckling. Att banan når befintlig Borås C påverkar tillgängligheten till den befintliga stadsbebyggelsen och påverkar inte minst förutsättningarna för hur staden kan utvecklas i framtiden. Även tillgängligheten till staden som helhet påverkas. Utifrån ett klimatperspektiv finns all anledning att tillvarata ett bra kollektivtrafikläge med enkla bytesmöjligheter för att prioritera hållbara resor. Borås

Stad önskar en tät dialog med Trafikverket kring utformningen av de centrala spåren, med syftet att skapa en inkluderande och välkomnande miljö.

Den kvarvarande korridoren mellan Landvetter flygplats, söder om Bollebygd och väg 27/40, och vidare till Borås skapar möjlighet till färre barriärer om lokaliseringen sker nära väg 27/40. Det är också positivt att korridoren smalnats av vid passagen av verksamhetsområdet Viared.

Påverkan på stads- och landskapsbild: Borås Stad håller med om bedömningen att Osdal/Borås C (B11A) bör rangordnas som alternativ ett då det är ett bättre alternativ än Lusharpan (B4). Lusharpan innebär stora negativa konsekvenser på såväl stadsmiljö, vatten- och sandmiljöer, kulturmiljöer och måttliga förluster av rekreationsvärden och ekosystemtjänster.

Utifrån de två lägen som presenteras i samråd 3 tycker Borås Stad att regionalstågsförbindelse till Borås C är det mest lämpliga alternativet utifrån påverkan på Borås stadsmiljö. Utifrån den MKB som tagits fram är den negativa påverkan större vid Lusharpan (B4) än Osdal/Borås C (B11A).

En förbindelse till Borås C kommer att påverka såväl kultur- som 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. Det skulle skada friluftsområdet mindre om bibanan förläggs parallellt med väg 40 norr om Pickesjön istället för söder om sjön.

Huvudspåret på bro (Osdal) kommer att bli ett storskaligt landmärke, synligt på långt håll i landskapet och därför är en god gestaltning av bron extra viktigt. Med hänsyn till buller och barriärverkan är det bra att samlokalisera järnvägen med väg 27.

Koppling till andra projekt: Borås Stad ser också att korridoralternativ Mölnlycke underlättar byggnation av en kopplingspunkt mellan befintlig Kust till Kustbana och ny stambana. Som framgått i tidigare samråd är Borås Stad positiv till att Trafikverket inom ramen för pågående ÅVS 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 skulle få stor betydelse för invånarna i de västra delarna av Borås samt för boende i de stationssamhällen som ligger utmed Kust till kustbanan fram till Mölnlycke.

Båda alternativen (B11A och B4) ska 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 till det utretts. Vid fortsatt dragning österut har Borås Stad spelat in möjligheten till ett triangelspår, som skulle innebära att den regionala trafiken kopplar ihop Ulricehamn, Jönköping med Borås på befintlig station i Borås C. Spåret skulle följa 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 utredningsområdet östra del, men måste beaktas i det fortsatta arbetet. För att fortsatt utbyggnad österut till Jönköping ska vara möjlig vill Borås Stad trycka på vikten av att Trafikverket föreslår att det genomförs en lokaliseringstudie mellan Borås och

Jönköping och utpeka sträckan som en brist. Detta kan med fördel föreslås i samband med Trafikverkets planprogram till regeringen vid revideringen av den nationella planen för transportinfrastrukturen.

Bilaga: Bilaga från Miljö- och konsumentnämnden med dess kunskap har förts vidare inom det nuvarande arbetet med lokaliseringsutredning och till det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet med ny järnväg mellan Göteborg–Borås. Bilagan finns att läsa i sin fulla längd på TRV 2021/64422:640.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880: 949.

Trafikverkets kommentar:

Järnvägens sträckning parallellt med väg 27/40, utformningen av de centrala spåren och möjlighet till kollektivtrafikslagen kommer hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Angående förstärkningsåtgärder (det så kallade förstärkningsalternativet) på den befintliga Kust till kustbanan samt frågan om en kopplingspunkt som innebär en anslutning mellan Kust till kustbanan och ny stambana mellan Göteborg–Borås (öster om Mölndal och väster om Mölnlycke); åtgärden ny stambana för höghastighetståg Göteborg–Borås inkluderar initialt inte att planera för eller genomföra åtgärder, såsom anslutning mellan Kust till kustbanan och ny stambana eller andra förstärkningsåtgärder på den befintliga Kust till kustbanan. Trafikverkets rangordnade alternativ 1 – föreslagen lokalisering, ger dock förutsättningar för en sådan anslutning. Västra Götalandsregionen har, vid möte i regionstyrelsen 2021-10-19, 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.

I ÅVS Stråket Göteborg–Borås, som avslutades hösten 2021, utreds bland annat kapacitetsförstärkande åtgärder som skulle krävas för att möjliggöra en utökad trafikering på Kust till kustbanan, dels till Mölnlycke och Landvetter Backa, dels vidare österut mot Borås. I Utpekad bristanalys Kust till kustbanan delen Göteborg–Borås summeras resultaten i ÅVS:en på den berörda sträckan. Trafikverkets sammantagna bedömning är att "prövning av mer omfattande åtgärder på Kust till kustbanan Göteborg–Borås kan komma att ske i framtida planrevideringar (ej pågående). Det behövs då en samsyn mellan berörda aktörer kring hur den regionala kollektivtrafiken i stråket ska utvecklas tillsammans med godstrafik och bedrivs i förhållande till den nya stambanan."

För den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås föreslår Trafikverket lokaliseringsalternativ enligt lokaliseringsutredningens avsnitt 8.3, korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsterminalen (L1) - Korridor Bollebygd Syd - Korridor Osdal/Borås C med station vid Osdal och bibana till Borås C (B11A). Station Osdal med säckstation vid Borås C (B11A) innebär att tåg till och från Jönköping kommer att stanna vid den externa stationen på huvudbanan. I lokaliseringsutredningen inom projekt Göteborg–Borås har möjligheten att trafikera Borås C med regionala tåg till och

från Jönköping, via ett triangelsspår, inte studerats och bedömts. Med alternativ B11A omöjliggörs dock inte en kommande planering för ett triangelsspår för regional trafik öster om Borås.

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. Det innebär att för rangordnat alternativ 1 är det sträckan fram till stationen vid Borås C som tillåtlighetsprövas inom etappen Göteborg–Borås. Stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal utreds vidare när planläggning av fortsatt utbyggnad av stambanan mot Jönköping påbörjas. För rangordnat alternativ 2 tillåtlighetsprövas sträckan fram till stationen vid Lusharpan inom etappen Göteborg–Borås. Fortsatt bibana öster om stationen vid Lusharpan samt huvudbanan söder om Borås och vidare österut utreds vidare i nästa etapp av stambanan. 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.

För närvarande pågår ingen formell planering av sträckan Borås–Jönköping. Det har gjorts en förberedande studie avseende området öster om Borås och den studien har genomförts i syfte att ge stöd åt lokaliseringsutredningen Göteborg–Borås och kommande beslut om val av lokalisering av station Borås. Studien har kompletterat underlaget från ÅVS Linköping–Borås (Trafikverket, 2018) avseende olika fortsatta sträckningsprinciper öster om Borås. Det fördjupade kunskapsunderlaget ersätter inte några delar av en kommande formell planlägningsprocess för delen Borås–Jönköping.

6.5.3. Göteborgs Stad

Rangordning av alternativ: Göteborgs Stad bedömer att Trafikverkets rangordning 1 av alternativen ligger i linje med den prioriteringen Göteborgs Stad framfört i tidigare samrådssvar. Staden ser också att de två tillkommande spåren mellan Almedal–Mölndal skapar bättre robusthet för järnvägssystemet söderut i pendlingsstråket till Kungsbacka.

Staden är positiv till att Trafikverket inom ramen för pågående ÅVS 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. Korridoralternativ Mölnlycke underlättar byggnation av en kopplingspunkt. Staden 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 väg 27/40 in mot Göteborg. Staden bedömer att det är viktigt att processerna mellan projekten hålls ihop.

Kommande förslag till nationell plan, avseende utformning av och tidplan för utbyggnaden av nya stambanor, bör inkludera projekt Göteborg–Borås som helhet inom kommande planperiod 2022–2033, med en finansiering i enlighet med rangordning 1. I detta är en tidig byggstart prioriterad med en tydlig ambition att kunna färdigställa ny järnväg inom planperioden.

Miljökonsekvensbeskrivning: Göteborgs Stad ser positivt på att kvarstående alternativ som rangordnats högst också är den korridor som bedöms ge minst negativ miljöpåverkan. Utifrån aspekten partikelhalter i staden är det positivt att järnvägen bidrar till en överflyttning från vägtrafik till tågtrafik. Trafikverket bör i den fortsatta planeringen utreda vilken förstärkning av bullerskyddsåtgärder som är möjligt att vidta avseende såväl befintlig som tillkommande statlig infrastruktur i berört område i Göteborg.

Fastighetsintrång och stadsutveckling: Staden ser bland annat att det finns en risk att intrånget vid ICA Maxi kan komma att påverka verksamheten. ICA Maxi är en viktig nod i området som behöver kunna fortsätta sin verksamhet på befintlig plats även efter järnvägens färdigställande. Staden hade önskat att Trafikverket i samband med samråd 3 kunnat redovisa ett tydligt anspråk för de två tillkommande spåren, för att tydliggöra vilket intrång Trafikverket räknar med i befintliga fastigheter och därmed påverkan på de verksamheter som finns i området idag.

Staden anser att Trafikverket behöver arbeta med åtgärder för att minska intrånget i befintliga fastigheter och påverkan på stadsutveckling på sträckningen Almedal – Mölndal. Det är samtidigt viktigt att tillskapa två spår i Mölndalsåns dalgång, för kapacitetsförstärkningen både söderut mot Kungsbacka samt den nya järnvägen mot Borås.

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

Projektet behöver beakta och bidra till att möjliggöra den föreslagna gång- och cykelbron mellan Kallebäck och Grafiska vägen/Mölndalsvägen. Trafikverket behöver 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.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:932.

Trafikverkets kommentar:

Avseende en kopplingspunkt mellan befintlig Kust till kustbana och ny stambana se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2.

Frågor rörande luftkvalitet och ljudmiljö kommer hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

En kontinuerlig dialog pågår mellan Göteborgs Stad och Trafikverket rörande fastighetsintrång och frågorna kommer även hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Fortsatt samverkan och dialog kring stadsutveckling i närheten av stora trafikleder som berör ny järnväg mellan Göteborg–Borås kommer att fördjupas i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Kopplingar över Mölndals dalgång i öst-västlig riktning, exempelvis den föreslagna gång- och cykelbron mellan Kallebäck och Grafiska vägen, kommer hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.5.4. Härryda kommun

Nationell plan och Trafikverkets uppdrag: Härryda kommun säger nej till höghastighetsjärnväg genom kommunen och hänvisar till att det inte finns ekonomiska medel i gällande i nationell plan eller i den nyligen presenterade infrastrukturpropositionen, för att genomföra projektet. Härryda kommun uppger att den därför tolkat det så att Trafikverkets inriktning är att planera för byggnation av ny järnväg för pendel-/regiontåg, med två spår mellan Göteborg och centrala Borås, via Landvetter flygplats. Kommunen ser att det i nuläget planeras för en järnvägsdragning till Borås och att fortsatt dragning österut hanteras i ett senare skede och därför inte ingår i nuvarande nationell plan eller i infrastrukturpropositionen. Infrastrukturpropositionen talar endast om att färdigställa det som är med i nationell plan 2018. Inga ekonomiska medel är tillagda för en vidare utbyggnad. Med detta som bakgrund konstateras att järnvägsutbyggnaden syftar till utbyggnad för pendel-/regiontåg och inte höghastighetståg, vilket kommunen välkomnar och arbetat för. Detta ger möjlighet att utveckla det som varit kommunens vilja från början, att möjliggöra samhällsutveckling med pendel-/regiontåg mellan Göteborg och Borås via Landvetter flygplats, där Mölnlyckes nuvarande station ingår.

Med utgångspunkt i kommunens antagande att det inte kommer gå några höghastighetståg utan istället efterfrågade pendel-/regiontåg, förordar Härryda kommun en återgång till tidigare utredd spårlinje med Mölnlycke station som utgångspunkt och vidare sträckning österut mot Landvetter flygplats. Österut från flygplatsen vill kommunen att spårdragningen följer väg 27/40. Detta skulle kunna ge en tidig byggstart och trafikeringsstart av pendeltåg mellan Göteborg och Landvetter flygplats via Mölnlycke station. Det minimerar negativ påverkan för många medborgare i kommunen och möjliggör förutsättningar för positiv samhällsutveckling för såväl Göteborgsregionen som Härryda kommun. Kommunen lyfter även att planeringen bör möjliggöra ett effektivt nyttjande av den nya järnvägen mellan Göteborg–Borås redan vid trafikeringsstart.

Utveckling av tågtrafiken i regionen: Kommunerna längs sträckan mellan Göteborg och Borås har länge arbetat tillsammans för att åstadkomma en positiv samhällsutveckling i samband med järnvägsutbyggnaden. Arbetet har bland annat lyfts i *Stråket Göteborg–Borås Målbild 2035* som visar en gemensam inriktning för en framtida hållbar regional struktur. Härryda kommun vill betona vikten av att det så snart som möjligt skapas förutsättningar för en tillfredsställande pendeltågstrafikering på ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Kapaciteten behöver tillgodose de lokala behoven av pendling, regionens behov av resor och koppling till flygplatsen. Härryda kommun har hela tiden framhållit 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. Härryda kommun anser att det är viktigt att den utbyggnad av järnväg som planeras och om den genomförs, byggs så att det kan ske en utveckling i enlighet med funktionsutredningen. Härryda kommun framför även att sträckan är ett av Sveriges största resandetråk och är därför betjänt av kapacitetsstark spårbunden pendel-/regiontågstrafik. Utbyggnaden av en ny järnväg är mer än ett nationellt infrastrukturprojekt - det är ett regionalt och kommunalt samhällsbyggnadsprojekt. Det är

viktigt att de åtgärder som görs för järnvägsutbyggnaden dels stödjer en fortsatt utveckling och förädling av befintliga orter, dels möjliggör ny tät och hållbar bebyggelse i nya stationsnära samhällen, som till exempel Landvetter Södra. Järnvägen ska även bidra till en utvidgning av befintliga arbetsmarknadsregioner och ett förtätat utbyte inom regionerna. Kommunen lyfter att Trafikverket genomför ÅVS Stråket Göteborg–Borås förstärkningar på befintliga Kust till kustbanan mellan Göteborg och Borås för att åtgärderna ska kunna ingå i kommande nationella plan för transportsystemet 2022–2033/2037. Med Mölnlycke station som utgångspunkt för ny järnväg mellan Göteborg och 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 27/40 och bidra till regional nytta i hela stråket.

Bortval av korridorer: Kommunen noterar Trafikverkets bortval och att bortvalen av korridorer mellan Landvetter flygplats och Borås har stor acceptans i stråket. Korridor Bollebygd Syd bedöms ha minst negativ påverkan på människor och natur. Ett centralt stationsläge under terminalen vid flygplatsen samt ett centralt stationsläge i Borås ger goda förutsättningar för en omfattande ökning av antalet kollektivtrafikresor i stråket.

Delsträcka Almedal-Landvetter flygplats: Kommunen framför att de föreslagna korridorerna Mölnlycke och Tulebo medför mycket stora negativa konsekvenser för medborgare, som inte står i proportion till nyttan. Härryda kommun anser att båda korridorerna ska avfärdas på grund av mycket stor negativ påverkan. Kommunen påtalar även vikten av att i fortsatt planering ta stor hänsyn till risken för negativ och långvarig påverkan på medborgarnas fastighetsvärden, boende-, livs- och skolmiljöer med omgivningar i avseenden som buller, befintliga kopplingar och samband, barriäreffekter och stadsutveckling för att minimera de negativa effekter järnvägen har.

Kommunen anser att korridor Tulebo ska avfärdas som möjlig korridor då den medför betydande risk för negativ påverkan på kommunens vattentäkt Finnsjön. Korridoren skär igenom Benareby vilket ger stor påverkan på kulturvärden och lantbruk i området. Benareby utgör en välbevarad tät bebyggelsemiljö och det är angeläget att den bevaras. Odlingslandskapet bör hållas öppet och är en viktig del för förståelsen av området.

En ny järnväg för pendeltågstrafik förväntas ha positiva effekter för en förstärkt arbetsmarknadsregion och hållbart resande. Ett centralt stationsläge i förhållande till flygplatsterminalen är en förutsättning för attraktiv spårbunden kollektivtrafik till Landvetter flygplats. Härryda kommun välkomnar Trafikverkets val av stationsläge vid Landvetter flygplats. Ett stationsläge i tunnel under terminalbyggnaden är det enda tänkbara för att tillskapa en attraktiv pendel-/regiontågstrafik till och från flygplatsen. Stationsläget möjliggör också den tilltänkta utvecklingen av flygplatsområdet och Airport City. Det är av yttersta vikt att fortsatt planering vid Landvetter flygplats sker i samverkan med Swedavia för att säkerställa ett attraktivt stationsläge för resenärer och för utvecklingen av flygplatsen.

Korridor Bollebygd Syd: Inom korridor Bollebygd Syd förordar Härryda kommun att järnvägen samförläggs med väg 27/40 för att i så hög utsträckning som möjligt undvika tillkommande barriärer. I kommunens gällande översiktsplan (ÖP 2012) är området nordöst om flygplatsen och väg 27/40 utpekade som utvecklingsområde för verksamheter på lång sikt.

Kommunen uppmanar att i fortsatt planering av järnvägen undvika att skära av ytor utpekade som verksamhetsmark i detta område.

Landvetter Södra/kommunal planering: Väster om Björröd har korridor Mölnlycke breddats norrut för att bland annat möjliggöra en dragning norr om Lilla och Stora Ristjärn. Breddningen av korridoren berör utvecklingsområdet Landvetter Södra där en centrummässig bebyggelse planeras nära en tilltänkt station sydost om Lilla och Stora Ristjärn. Placeringen av järnvägen inom korridoren Mölnlycke genom Landvetter Södra bör harmonisera med kommunens planer och möjliggöra en station i ett attraktivt läge i den nya staden. Härryda kommun efterfrågar en dialog i kommande järnvägsplansarbete gällande dragningen genom området.

Härryda kommun arbetar med en kommunövergripande ÖP, med 2040 som målår. Ny ÖP är beräknad att ställas ut för samråd i slutet av år 2021, tillsammans med en fördjupning av översiktsplan (FÖP) för Landvetter Södra, som ligger inom utredningsområdet för ny järnväg Göteborg–Borås. Kommunen framför att Landvetter Södra ska utvecklas söder om nuvarande Landvetter samhälle och Landvetters Backa och planeras att bli en stad som rymmer 25 000 invånare. Landvetter Södra ska kopplas samman med befintliga orter som Mölnlycke samt med Landvetter Airport City och flygplatsen. Härryda kommun framför att de utgår från att korridorval och kommande spårdragning möjliggör ett framtida stationsläge med förbigångsspår vid Landvetter Södra. Kommunen lyfter att en station i Landvetter Södra skulle ha effekten att restiden blir tre minuter längre på sträckan Göteborg–Borås, för två regionaltåg i timmen, och skulle inte påverka en eventuell framtida nationell trafik. Kommun anser inte att det kan betraktas som en oacceptabelt stor störning för den genomgående tågtrafiken, med tanke på den samhällsnytta som Landvetter Södra ska bidra till.

Samverkan: Det pågår eller planeras flera större projekt inom Härryda kommun gällande bland annat överföringsledningar, en ny 40 kV-ledning från Mölnlycke till Landvetter flygplats för att skapa redundans samt för anslutning till utvecklingsområdet Landvetter Södra. Samordning i den fortsatta processen är nödvändig. Dialog bör fortsatt föras med kommunen, Härryda Vatten och Avfall AB samt Härryda Energi AB.

Riksintresse: Den nya järnvägen kommer att påverka kommunens samhällsplanering och medborgare under lång tid framöver. Det är angeläget att de korridorer som kvarstår så snart som möjligt smalnas av för att inte fördröja planerad utveckling i de delar inom korridorerna som inte kommer att beröras av järnvägen. Kommunen önskar också att det riksintresse som nu omfattar de korridorer som presenterades i samråd hösten 2020 snarast möjligt ytterligare preciseras.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:364.

Trafikverkets kommentar:

Under juni 2021 tog Trafikverket fram ett förtydligande kring uppdraget och förutsättningar för ny stambana för höghastighetståg Göteborg–Borås. Förtydligandet förmedlades till Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionen och Boråsregionen i "Förtydligande angående uppdrag och förutsättningar för ny stambana för höghastighetståg Göteborg–Borås" daterat 2021-06-11,

ärendenummer TRV 2021/73026. Delar av förtydligandet har sammanfattats i bemötandet nedan.

I den nationella planen för transportsystemet 2018–2029, som fastställdes av regeringen i maj 2018, ingår Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, som en namngiven investering. I regeringens proposition 2020/21:151, Framtidens infrastruktur - hållbara investeringar i hela Sverige, betonas att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg ska genomföras, inom den ekonomiska ramen för utvecklingen av transportsystemet. I propositionen betonas även att den gällande nationella infrastrukturplanen ska kunna fullföljas.

Efter att Trafikverket skickat förtydligandet gav regeringen i juni 2021 Trafikverket i uppdrag att upprätta ett förslag till en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Trafikverket ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 30 november 2021.

Regeringen förväntas fastställa ny nationell plan under första halvan av 2022. I direktivet för åtgärdsplaneringen för planperioden 2022–2033 framgår bland annat att regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas och att utbyggnaden ska genomföras inom den ekonomiska ramen för utveckling av transportsystemet. De etapper av de nya stambanorna som ingår i nu gällande plan (Ostlänken, Göteborg–Borås och Lund–Hässleholm) ska genomföras och samtliga etapper av nya stambanor ska ingå i förslaget till nationell plan. Vidare framgår i direktivet att "Sammantaget bör Trafikverkets planförslag innefatta investeringar på de nya stambanorna till ett belopp av 107 miljarder kronor."

I förtydligandet beskrivs även att i enlighet med det samverkansdokument som tecknats mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen, ska parterna verka för att möjliggöra en byggstart av ny stambana för höghastighetståg Göteborg–Borås under perioden 2025–2027. Pågående lokaliseringsutredning och kommande skeden – däribland tillåtlighetsprövning, framtagning och fastställande av järnvägsplaner samt förberedelser inför byggstart – följer en detaljerad men samtidigt snäv tidplan för varje ingående aktivitet. De kommande åren fram emot byggstart kommer innehålla ett stort antal aktiviteter och processer som behöver samordnas, dels inom programmet Göteborg–Borås, dels mellan programmet och berörda kommuner. Bland annat är det av stor vikt att programmet och berörda kommuner kan ha en gemensam planering för framtagandet av järnvägsplaner och de detaljplaner som påverkas av järnvägsplanerna. Trafikverkets bestämda uppfattning är att ett omtag av den typ som yttrandet från Härryda kommun föreslår som en direkt konsekvens omöjliggör en byggstart under perioden 2025–2027. Vidare är det Trafikverkets uppfattning att Härryda kommun drar en felaktig slutsats angående tider för byggstart. En återgång till tidigare utredd spårlinje med Mölnlycke station som utgångspunkt skulle inte innebära någon tidigareläggning, utan en senareläggning. Det bör också tydliggöras att en spårlinje genom Mölnlycke, med beskrivet syfte, inte betraktas av Trafikverket som en del av ny stambana för höghastighetståg. En förändring till denna inriktning innebär i så fall att ett nytt projekt föreslås för järnväg mellan Göteborg och Borås. Detta projekt är inte utpekade av regeringen och bedöms inte av Trafikverket som prioriterat, jämfört med mer angelägna utpekade och väl definierade projekt. Den

föreslagna lösningen skulle därmed sannolikt inte prioriteras i förslaget till nationell plan.

Läs även mer om konsekvenser av ytterligare stationsorter på sträckan Göteborg–Borås i avsnitt 4.4 och 5.4. Angående trafikering av Mölnlycke station så framgår det även av Trafikverkets PM ”Nya stambanor – ställningstagande delen Göteborg–Borås”, daterad 2020-03-04, att *”Då befintliga och eventuellt tillkommande stationer på Kust till kustbanan mellan Göteborg och Borås, utöver stationer enligt Trafikverkets positionspapper daterat 2018-10-08, är möjliga att trafikera genom en framtida koppling strax öster om Mölndal gör Trafikverket bedömningen att detta ska fortsätta utredas och värderas inom ramen för pågående åtgärdsvalsstudie stråket Göteborg–Borås.”*

Angående utveckling av tågtrafiken i regionen har Trafikverket under de senaste åren dels bedrivit framdriften inom programmet Göteborg–Borås, dels arbetet med den separata men närliggande ÅVS Stråket Göteborg–Borås, i enlighet med det samverkansdokument som tecknades mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen i februari 2019. Den nya stambanan är en förutsättning för de åtgärder som föreslås i ÅVS:en. Trafikverket genomför även en ÅVS för delen Borås–Kalmar/Karlskrona. Kust till kustbanan är en enkelspårig, elektrifierad och fjärrblockerad bana som sträcker sig från Göteborg i väster till Kalmar och Karlskrona i sydost, via bland annat Borås. Järnvägen trafikeras både interregionalt, regionalt och lokalt. I den nationella planen för 2018–2029 pekas hela Kust till kustbanan ut som en brist avseende kapacitet, punktlighet och robusthet. Trafikverket har som mål att öka andelen kollektivtrafikresenärer som färdas med tåg samt att flytta över stora delar av godstrafiken till järnvägen. Med avseende på Trafikverkets mål och Kust till kustbanans låga kapacitet föreslås därför ett antal åtgärder för att kunna möta framtidens behov. Läs mer om förtydligande angående kopplingspunkt och åtgärder på Kust till kustbanan i avsnitt 6.5.2 ovan.

Angående Härryda kommuns synpunkt på korridor Mölnlycke och dess nytta. Syftet med lokaliseringsutredningen är att säkerställa en lokalisering där ändamålet med anläggningen uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen. Läs mer om beslutade ändamål för Göteborg–Borås och för syftet med nya stambanor i avsnitt 1.6 i lokaliseringsutredningen.

Processen för att identifiera tänkbara lokaliseringsalternativ har utgått från ändamål, projektmål samt de styrande förutsättningarna för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås. Till de styrande förutsättningarna hör valet av stationsorter som ska utredas inom ramen för lokaliseringsutredningen, men även krav i form dimensionerade hastighet och referenstrafikering. Läs mer om metoden och projektmålen i kapitel 2 i lokaliseringsutredningen.

Den sammanvägda bedömningen av de fyra lokaliseringsalternativen har tydligt identifierat följande alternativ för lokalisering av den nya järnvägen mellan Göteborg–Borås korridoralternativ Mölnlycke med station i Mölndal i kombination med stationsalternativ i tunnel vid Landvetter flygplats, L1,

korridoralternativ Bollebygd Syd samt korridoralternativ Osdal/Borås C genom Borås, som det alternativ som bäst uppfyller ändamålet med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen vilket därmed rangordnas som nummer 1.

För hela lokaliseringsalternativet Korridor Mölnlycke – Korridor Bollebygd Syd– Korridor Osdal/Borås C (B11A) bedöms samtliga projektmål utom ett helt eller delvis uppfyllas, vilket sammantaget innebär att det bidrar till måluppfyllelse i högre utsträckning än de andra alternativen. Se tabell i kapitel 8 i lokaliseringsutredningen.

På delsträckan Almedal–Landvetter flygplats är den största principiella skillnaden mellan de studerade alternativen korridorernas möjliggörande av ett stationsläge vid Mölndal. En sträckning som möjliggör stationsläge i Mölndal bedöms erbjuda en mer kapacitetsstark och robust järnvägsanläggning. En station i Mölndal bedöms också skapa bättre förutsättningar för regional och lokal utveckling, vilket bidrar till de samhällsekonomiska nyttorna av investeringen. För stationsläget vid Landvetter flygplats är det alternativ L1, med en station under flygplatsen, som sammantaget uppfyller ändamålen bäst. Detta då det dels skapar bäst möjligheter till byten som når internationella noder och marknader, dels ger bäst möjligheter till utveckling av flygplatsområdet.

Den nya stambanan mellan Stockholm och Göteborg möjliggör resor med höghastighetståg mellan landets två största städer på strax över två timmar, jämfört med drygt 3 timmar idag. Den förbättrade tillgängligheten till Stockholm, liksom till andra stationsorter utmed den nya stambanan såsom Linköping och Norrköping, tillfaller samtliga invånare i Göteborgsregionen, inklusive boende i Hälaryda kommun.

Den nya stambanan kommer vidare 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 Hälaryda kommun kan således förväntas gynnas av att ingå i en större gemensam arbetsmarknadsregion än idag. Läs även mer om förtydligande angående kopplingspunkt och åtgärder på Kust till kustbanan i avsnitt 6.5.2 ovan.

Hälaryda kommun menar att korridor Mölnlycke och korridor Tulebo medför mycket stora negativa konsekvenser för kommunens medborgare. Av MKB:n framgår att korridor Mölnlycke inte innebär stora negativa konsekvenser inom något ämnesområde, förutom naturmiljö. Korridor Mölnlycke innebär måttliga till stora negativa konsekvenser inom områdena buller och översvämning. Av dessa beror konsekvensen för översvämning på situationen i Mölndalsåns dalgång. Konsekvensen avseende naturmiljö beror på sträckan med markplan öster om Mölnlycke. På denna sträcka har Trafikverket under våren och sommaren 2021 utfört kompletterande naturinventeringar för att i fortsatt arbete få en förbättrad

möjlighet att undvika de högsta naturvärdena. Konsekvensen avseende buller beror på de delar av korridoren som har anläggningstyp markplan eller bro, vilka är inom Mölndalsåns dalgång samt mellan Mölnlycke tätort och Landvetter flygplats. För stomljud innebär korridor Mölnlycke måttliga konsekvenser. Stomljud är ljud som sprids i berg eller byggnadsstommar. Järnvägen planeras gå i bergtunnel under Mölnlycke. Stomljud från järnvägstunnlar upplevs som ett mullrande, lågfrekvent ljud från tåg som passerar. Hur högt stomljudet upplevs beror på flera faktorer, som avstånd till bullerkällan, byggnadens grundläggning och bergets egenskaper (exempelvis sprickbildning). För bostäder har Trafikverket ett riktvärde på 32 dBA. De höga krav på stomljuds nivåer som ställs i bostäder innebär att ljud från tåg som går genom en tunnel knappt ska kunna uppfattas.

Stomljud kan åtgärdas med inlägg i banunderbyggnaden så att överföringen till bergmaterialet dämpas. Genom Mölnlycke bedömer Trafikverket att åtgärder behövs. Trafikverket bedömer också att med åtgärder kan riktvärdet 32 dBA uppfyllas på hela sträckan. Att konsekvensen bedömts bli måttlig beror på att en större andel bostäder påverkas inom ett område som till stor del inte är påverkat av stomljud idag och som i dagsläget utsätts för en måttlig ljudpåverkan från infrastruktur. Trafikverket bedömer således att konsekvenserna går att hantera så att inga boende utsätts för nivåer över riktvärdet. Behov och utformning av åtgärder hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Om anläggningen förläggs i korridor Tulebos södra del undviks tillrinningsområdet till Finnsjön helt. Om den förläggs i skärning i korridorrens norra del kan detta potentiellt påverka tillrinningen till vattentäkten vilket har bedömts medföra en försumbar till liten effekt på vattenkvaliteten. Då det är huvudvattentäkt bedöms konsekvensen bli liten negativ, trots att effekten är försumbar till liten. Under byggtiden kommer skyddsåtgärder att vidtas för att undvika att processvatten från tunneldrivning och förorenat länshållningsvatten påverkar vattenkvaliteten i vatten som avrinner mot vattentäkten. Konsekvenserna för vattentäkten om en händelse med utsläpp av förorenat process- och länsvatten från tunnel och markplanspassage skulle inträffa, har bedömts vara kortare driftstopp i dricksvattenproduktionen. Korridorrens passage genom avrinningsområdet ligger nära vattendelaren varför risken för förorening av vattentäkten bedöms som liten negativ.

Benareby har hög känslighet för förändring, särskilt i området med äldre bykaraktär kring den gamla skolan som ligger utanför korridor Tulebo. En järnväg kommer att förändra markanvändning och landskapets skala samt skapa barriärer inom orten. I miljöbedömningen har därför de negativa konsekvenserna för landskap och bebyggelse bedömts bli måttliga till stora. Då korridoren går söder om den del av Benareby som är en värdefull kulturmiljö är konsekvensen bedömd som måttligt negativ.

Det föreslagna stationsläget är lokaliserat i tunnel under flygplatsterminalen. Flygplatsens befintliga servicefunktioner som kommersiella ytor, vänthall och angörings- och parkeringsytor kan till stor del nyttjas, men kan behöva anpassas utifrån stationsläget. Järnvägstunneln korsar flygplatsen och kommer att ha en uppgång som planeras ligga nära flygplatsterminalen. Ytterligare en uppgång i

anslutning till kollektivtrafik planeras i andra ändan av plattformen. Stationens utformning diskuteras med Swedavia och kommer att samordnas med Swedavias masterplan som bland annat innefattar framtida planer på att utveckla ytan runt flygplatsterminalen samt en ny rullbana.

Järnvägens sträckning parallellt med väg 27/40 och vid passagen av utvecklingsområde för verksamheter nordöst om flygplatsen kommer hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Trafikverket är, efter ett flertal möten med Härryda kommun, insatta i kommunens önskemål kring Landvetter Södra och välkomnar även i fortsättningen en dialog om järnvägen på denna sträcka.

Inom projektet ny stambana Göteborg–Borås planeras det inte för en station vid Landvetter Södra. En framtida station vid Landvetter Södra omöjliggörs dock inte av något av korridoralternativen. Se även Trafikverkets tidigare kommentarer där ytterligare stationsorter har bemötts i avsnitt 4.4 och 5.4.

Inom arbetet med ny järnväg mellan Göteborg och Borås pågår kontinuerligt flera mötesserier med bland annat berörda kommuner, både enskilt och tillsammans med övriga berörda kommuner i stråket. I fortsatt järnvägsplaneskede kommer mötesserier och dialog att fortsätta. Både Härryda Energi och Härryda Vatten och Avfall AB ingår i samrådskretsen och dialog förs med Härryda Energi.

Trafikverket genomför parallellt med lokaliseringsutredningen ett arbete med att förtydliga riksintresseanspråket för framtida kommunikation. Riksintresset har justerats under hösten 2021 för att överensstämja med Trafikverkets förslag till rangordning, som var ute på samråd våren 2021.

6.5.5. Mölndals stad

Rangordning av alternativ: Mölndals stad instämmer i att korridor Mölnlycke är det bästa alternativet. Den potential som Trafikverket beskriver att stationen i Mölndal har, som regional kollektivtrafikpunkt med betydelse för hela Västsverige, ska Staden på bästa sätt ta tillvara för att skapa en plats med goda funktioner för resenärer, invånare och besökare i Mölndal. Det finns många utmaningar i det framtida genomförandet, men Staden ser fram emot god samverkan med Trafikverket och andra berörda parter. Mölndals stad ser även positivt på att korridoren kan anslutas till Kust till kustbanan, väster om Mölnlycke. Stationen i Mölndal ger bättre möjlighet att resa hållbart i regionen, bidrar till minskad biltrafik vid Mölndalsbro och skapar förutsättningar för en attraktiv stationsmiljö.

Mölndals stad delar Trafikverkets bedömning att alternativ Tulebo är ett sämre alternativ som medför intrång i befintliga bebyggelseområden, större negativ påverkan på naturmiljö och arter samt bullerstörning. Skulle alternativ Tulebo bli aktuellt önskar Staden få komplettera med synpunkter och kommentarer rörande detta alternativ.

Korridorutbredning: Staden önskar en förklaring till varför korridoren har breddats på flera ställen sedan tidigare samråd. Det är inte acceptabelt att i ett tätbebyggt område med befintliga byggnader samt pågående och planerad stadsutveckling reservera en bredare

korridor än vad som är absolut nödvändigt. Då korridoren kommer vara utredningsområde under många år försvårar det den pågående stadsutvecklingen. Vid Mölndalsbro innebär breddningen att korridoren inkräktar på befintlig bebyggelse och på den detaljplan som tas fram för Forsåkerområdet. Detaljplaneområdet har anpassats efter den korridorutbredning som Trafikverket tidigare har presenterat. Breddningen innebär nu en risk att länsstyrelsen inte godkänner detaljplanen. Staden önskar en precisering av vilken utbredning som är nödvändig och en beskrivning av hur ytor som tas i anspråk avses att användas.

Stationen i Mölndal: Stationsområdet lyfts fram som en mycket viktig del av centrala Mölndal och det är av avgörande betydelse hur stationsområdet utvecklas. Mölndals stad menar att bullerspridning, luftkvalitet och att överbrygga barriären, som infrastrukturkorridoren genom dalgången utgör, liksom hur anläggningen ansluter till omgivande stråk och kvarter och för att skapa en trygg och attraktiv stadsmiljö är exempel på viktiga frågor att hantera vid utformning av stationsområdet. Staden ser fram emot fördjupade studier och utredningar kring de sociala och socioekonomiska perspektiven i stationsutformningen men även hur stationen ska integreras med staden och utgöra en central komponent i stadsutvecklingen. Staden har en ambition att stärka det öst-västliga kopplingarna och vill se att Trafikverket grundligt utreder järnvägsutbyggnaden. En överdäckning eller breddning av Mölndalsbro, alternativt sänkning av både järnväg och väg vid stationsområdet är möjliga lösningar för att minska barriäreffekterna. Alternativa lösningar behöver utredas för att kunna bedöma vilket alternativ som bäst kan minska barriäreffekterna och skapa möjligheter för en utvecklad innerstad och attraktivt stationsområde.

Mölndals stad förutsätter att utrymmet vid plattformarna har studerats noga för att säkerställa att tillräckligt utrymme finns mellan brostöden för en plattformsbredd som tillåter en plattformsmiljö med väsentligt högre standard än dagens förhållanden. Miljön på plattformarna påverkas av buller från E6/E20 och behöver avskärmas. En viktig fråga är också påverkan på möjlighet till framtida förlängning av plattformarna till 400 meter. Plattformarnas placering norr eller söder om bron och i relation till viktiga målpunkter är väsentligt för var stationens tyngdpunkt hamnar, vilket därmed har betydelse för stadens utveckling för lång tid framåt. Staden vill därför analysera det optimala läget ur ett stadsbyggnadsperspektiv och har påbörjat studie med målet att under hösten 2021 ha ett beslutsunderlag framme. Staden menar vidare att det är viktigt att möjliggöra uppgångar från plattformarna både på norra och södra sidan av Mölndalsbro. Staden önskar att arbetet med Målbild Koll2035 och ÅVS metrobuss, vilken redovisar Mölndals station som hållplats, är med i fortsatt arbete med lokalisering av plattformar, uppgångar och fysiska barriärer/hinder.

Barriäreffekter och stadsutveckling: Mölndals stad ställer sig frågande till hur väl Trafikverket utrett anläggningstyp i förhållande till den barriäreffekt järnvägen får. Har Trafikverket studerat överdäckning eller tunnel som alternativ för att möjliggöra en sammanlänkning av östra och västra Mölndal och för att minska bullerpåverkan samt barriäreffekt? Mölndals stad vill veta vilka avvägningar som gjorts i detta avseende.

Staden lyfter att utvecklingen och planeringen av Mölndals dalgång inte bara ska göras ur ett perspektiv avseende trafikkapacitet utan även inkludera stadsmiljöer och till exempel trygghetsaspekter för att förstärka stråket. Mölndals stad delar inte Trafikverkets uppfattning att karaktären för område Almedal-Lackarebäck innebär att det inte är känsligt

för visuellt intrång. Den västra sidan har störst möjligheter och kvaliteter och Staden lyfter fram utvecklingsmöjligheterna vid Lackarebäcksmotet som exempel. En hänvisning görs till framtaget grönstrukturprogram, som bör användas som underlag vid bedömningar. Utbyggnaden av järnvägen får stor påverkan på omkringliggande fastigheter och staden vill framhålla gestaltungsambitionernas stora betydelse i stråket.

När viktiga förbindelser som Lackarebäcksmotet och cykelbron vid Mölndals sjukhus kommer att rivas ser Mölndals stad en potential att kunna bygga upp bättre trafikaneläggningar för alla trafikslag. Den ÅVS avseende Lackarebäcksmotet som Trafikverket planerar att påbörja lyfts som ett viktigt underlag i planering av framtida lösningar, med vilka Staden hoppas kunna avlasta Mölndalsbro. Även planerad bro mellan Forsåker och Åby-området lyfts fram som en viktig komponent i den framtida övergripande trafikstrukturen. Det är önskvärt att nya öst-västrliga kopplingar får bättre utformning och högre kapacitet för att minska barriäreffekter.

Mölndals stad menar att det är oerhört viktigt att värna känsliga kulturmiljöer och saknar tre viktiga samband i underlaget där intrång bör undvikas: Mölndalsåns koppling till Kvarnbyn/Forsåker, Krokslätts fabriker och sambandet med ån samt Forsåker/Kvarnbyn och Villa Korndal med park.

Åbromotet: Staden önskar att Trafikverket noggrant studerar om en justering av avfarten från E6/E20 söderifrån vid Åbromotet skulle innebära att järnvägens intrång vid Forsåker och befintliga bostäder vid Råvekärr minskar. Det kan också innebära att den outnyttjade ytan mellan väg och järnväg minskar.

Utformning vid Sandbäck: Vid Sandbäck/Pilekrogen planeras för flera järnvägsprojekt, ny stambana, uppställningsspår samt en depåanläggning. Den pågående planeringen påverkar även stadens planarbete som måste justeras. Val av anläggningstyp på Göteborg–Borås får konsekvenser på spåren söderut. Staden önskar få yttra sig under fortsatt arbete för att få en samsyn kring vilken lösning som totalt sett är bäst. Staden poängterar vikten av att ta ett helhetsgrepp över hela Mölndals dalgång och alla pågående och berörda projekt och processer så att kumulativa effekter och sociala konsekvenser fångas upp men även att Trafikverkets projekt, Göteborg–Borås och Pilekrogens uppställningsspår samordnas internt så ingen suboptimering görs på grund av att projekten har olika projektorganisationer. Flera ÅVS:er och byggprojekt pågår som har bäring på flera delar av Mölndal och den samlade påverkan som olika infrastrukturprojekt ger behöver belysas.

Flera andra viktiga aspekter lyfts i yttrandet och Mölndals stad påpekar att platsen utgör den södra entrén till centrala Mölndal och därför behöver gestaltas med omsorg. Vidare nämns påverkan på landskapsbilden och hur befintliga bostäder i Råvekärr påverkas av projekten i området. En viktig länk i stadens övergripande trafikstruktur är Kikåsleden som är en framtida koppling mellan Kikås och Åbro. Staden påpekar att det är viktigt att järnvägsanläggningarna inte omöjliggör en utbyggnad av leden. Kikåsleden är viktig för att avlasta Åbromotet och minska trafikmängderna vid Mölndalsbro, som en förutsättning för ett attraktivt stationsområde.

Mölndal Energis ställverk strax söder om Råvekärr kommer behöva flyttas till västra sidan av väg E6 då järnvägen gör intrång på den fastigheten. Var ställverket lokaliseras är viktigt ur flera aspekter och arbete har inletts med att hitta en lämplig plats i samverkan.

Buller: Staden delar Trafikverkets bedömning att Mölndals dalgång redan idag är bullerutsatt från befintlig infrastruktur. Det är därför viktigt att bullerskyddsåtgärder vidtas för att minska bullerstörningarna av den tillkommande järnvägen, inte minst för boende som redan idag är kraftigt påverkade av buller.

Naturmiljö: Mölndals stad anser att MKB ger en bra beskrivning av den negativa påverkan på ekologi och naturmiljö i Källeredsbäcken och Mölndalsån som järnvägsanläggningen kan ha och ser fram emot utförligare beskrivningar i kommande arbete. Staden betonar värdet av intentionerna i gestaltungsprogrammet 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 saknar liknande avsikter för Källeredsbäckens naturmiljö och ekologiska funktion i förslag till gestaltning vid Råvekärr-Sandbäck. Åtgärder i Källeredsbäcken ska genomföras i syfte att uppnå god status för miljö kvalitetsnorm för vatten och inte försvåra möjligheterna att genomföra vattenmyndighetens åtgärdsförslag. Staden förutsätter samverkan för att säkerställa en god vattenkvalitet och närmiljö till vattendragen inom berörda områden. Vattendragen utgör även viktiga rekreationsområden och är viktiga för biologisk mångfald. Trafikverket ser en risk för permanent påverkan på Mölndalsån och Källeredsbäcken. Staden förutsätter att Trafikverket tar ansvar för de juridiska processer som kan följa av påverkan och kumulativa effekter som kan uppkomma för Mölndalsån och Källeredsbäcken, i de fall Vattenmyndighetens beslutade miljö kvalitetsnormer kan behöva en särskild prövning.

För att säkerställa kapacitet och minska risker för översvämning från Mölndalsån och Källeredsbäcken pågår flera projekt inom staden och i samarbete med angränsande kommuner. Det pågår även en ÅVS inom Trafikverket för att utreda erforderliga åtgärder för Trafikverkets infrastruktur i anslutning till Källeredsbäcken. Mölndals stad önskar ett tätt samarbete med Trafikverket i fortsatt arbete.

Mölndals Stad vill försäkra sig om att hänsyn tas till stadens vattentäkt när det gäller slutlig bedömning av läge och passage, planering och utförande av anläggningsarbeten som kan förändra hydrologi samt hantering av förorenade områden och masshantering så att detta inte blir ett hot i framtiden för Mölndalsåns vattensystem inklusive Rådasjön. Staden förutsätter att Trafikverket kommer att genomföra åtgärder inom vattenskyddsområdet i enlighet med föreskrifter och med höga krav på åtgärder för att minimera risk för påverkan på vattentäkten med tillrinningsområde.

Staden anser att Trafikverket bör ha som ambition att sanera prioriterade riskklassområden om järnvägsdragningen går genom sådana i Mölndal. På så vis bidrar Trafikverket till att uppfylla miljö kvalitetsmålet för Giftfri miljö.

Byggtid: Mölndals stad påpekar att byggnationen kommer att pågå under lång tid och medföra stor påverkan. Staden vill att hänsyn tas under byggtiden till miljö, stadsliv, framkomlighet för olika trafikslag och att intrång minimeras för fortsatt utveckling och funktion i staden. Staden menar att byggskedet medför ökade bullernivåer vilket kan upplevas som en olägenhet för boende och att det därför är angeläget att Trafikverket förebygger att olägenhet uppstår. Staden delar inte Trafikverkets bedömning att byggbullret kan anses som temporärt då byggnationen pågår under så lång tid och att det därför är ytterst angeläget att åtgärder vidtas under hela projektiden för att begränsa byggbuller.

De sociala konsekvensbedömningar som gjorts avser driftskedet och omfattar inte konsekvenser i byggskedet som staden menar kommer bli omfattande. Mölndals stad ser behov av att analysera och i god tid planera för att ha beredskap inför den påverkan som kan uppkomma i trafiksystemet, på grund av exempelvis omledningar och omläggningar av vägar och kopplingar. Det är även viktigt att kopplingarna över järnvägen och E6/E20 fungerar tillfredsställande under byggtiden eller att jämförbara alternativ finns.

Den breddade järnvägsområdet genom Mölndalsåns dalgång och behov av att under byggtiden flytta E6/E20 i sidled vid Lackarebäcksmotet kommer påverka flera av stadens befintliga anläggningar, till exempel avloppspumpstationer. VA-anläggningar måste fungera genom hela byggprocessen. Staden vill även informera om att den saknas som ledningsägare i samrådsprocessen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:535.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar Mölndals stads bedömning av Trafikverkets förslag till lokaliseringsalternativ och rangordning. Flera av de synpunkter som Mölndal stad lyfter kommer fortsatt att diskuteras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Korridorens utbredning är tilltagen för att rymma tillfälliga ombyggnader av befintliga spår och vägar under byggnadstiden samt erforderlig grundförstärkning av omgivande mark, bland annat vid Lackarebäcksmotet. Vid Mölndalsbro har korridoren breddats österut för att rymma en eventuell grundförstärkning av Järnvägsgränd. Trafikverket bedömer att området öster om Järnvägsgränd och Forsåkers detaljplan inte kommer att påverkas av denna åtgärd. Fortsatt dialog kommer att hållas med Mölndals stad i denna fråga.

Trafikverket delar Mölndal stads uppfattning om stationsområdet i Mölndal är viktigt ur flera aspekter och utformningen av stationsläget kommer att ske i fortsatt samarbete med Mölndals stad.

Plattformarnas placering vid Mölndals station hanteras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. Plattformslängder kommenteras i anslutning till Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.4.

Avseende kommentaren om vikten att koppla ihop arbetet med nya stambanor och den ÅVS som Trafikverket genomfört för Metrobuss så är ÅVS:n avslutad och en avsiktsförklaring är tecknad men inga delar av denna är med i den pågående revideringen av nationell plan.

Avseende korridoren vid Pilekrogen är det av byggnadstekniska och kostnadsmässiga skäl huvudalternativet att den nya järnvägen anläggs på bro över Västskärsbanans spår och Kålleredsbäcken. Frågan om anläggningstyp i förhållande till barriäreffekter hanteras i lokaliseringsutredningens kapitel 5.

Skrivningen om området Almedal–Lackarebäck och visuellt intrång har nyanserats i gestaltungsprogrammet, lokaliseringsutredningen och i MKB.

Den ÅVS för Lackarebäcksmotet som Mölndals stad refererar till ingår inte i detta arbete men en fortsatt samverkan och dialog kring stadsutveckling i närheten av stora trafikleder som berör ny järnväg mellan Göteborg–Borås kommer att fördjupas i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. Arbetet med ÅVS:en kommer att diskuteras i andra forum mellan Mölndals stad och Trafikverket.

Kopplingar över Mölndals dalgång i öst-västlig riktning, exempelvis föreslagen gång- och cykelbro mellan Kallebäck och Grafiska vägen, koppling vid Lackarebäcksmotet och gång- och cykelbro vid Mölndals sjukhus kommer att hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Gällande de tre kulturområdena så är samtliga områden berörda i MKB:n. Arbetet med dessa punkter kommer att behandlas ytterligare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Synpunkterna om utformningen av Åbromotet hanteras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

I bedömningen av kumulativa effekter mellan olika projekt hos Trafikverket så har Pilekrogen tagits med i bedömningarna.

För att minska konsekvenserna på spåren söderut så har anläggningstyp för ny stambana ändrats till bro där spåren korsar varandra söder om Mölndal. Gällande utformningen så sker en kontinuerlig dialog med Mölndals stad.

Behovet av att flytta ställverket belyses i lokaliseringsutredningen och arbetet kommer fortsätta i järnvägsplaneskedet.

Byggbuller hanteras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. Buller från driften av järnvägen belyses i kapitel 9 i MKB och i PM Buller. Bullerskyddsåtgärder där järnvägen bidrar till ökat buller kommer vidtas för att klara riktvärden för boendemiljöer.

Gällande Kålleredsbäckens naturmiljö och ekologiska funktion har fördjupade fältstudier genomförts under våren 2021 och resultaten har inarbetats i handlingarna. Ytterligare fördjupningar kan bli aktuella i fortsatt arbete i järnvägsplaneskedet. Under arbetet med lokaliseringsutredningen har samordningsmöten kring påverkan på Kålleredsbäcken genomförts tillsammans med bland annat Mölndals stad. I kommande arbete i järnvägsplaneskedet kommer denna samverkan behöva fortsätta tillsammans med Mölndal stad. Ett samarbete gällande Mölndalsån behöver även startas upp.

Gällande frågan om kapacitet och risken för översvämningar så har en fördjupning genomförts som har inarbetats i handlingarna.

Trafikverket avser följa rådande föreskrifter och studerar erforderliga åtgärder för att säkerställa vattensystemet i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Trafikverket kommer sanera den delen av förorenade områden som berörs av själva järnvägsanläggningen, inte hela det förorenade objektet. I järnvägsplaneskedet kommer kompletterande undersökningar behöva göras för att utreda föroreningars förekomst i djupled, för att göra en bedömning om ytterligare sanering behövs. Detta för att järnvägen inte ska försvåra framtida sanering. En riskbedömning behöver utföras när Trafikverket har mer kunskap om objekten.

Påverkan på trafiksystemet samt sociala konsekvenser i byggskedet kommer att hanteras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Gällande synpunkten att Mölndals stad önskar vara med som ledningsägare i det kommande arbetet i järnvägsplaneskedet så tar Trafikverket med sig synpunkten i kommande arbete med översyn av samrådsgruppen för järnvägsplaneskedet.

6.6. Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund

6.6.1. Västra Götalandsregionen

Rangordnade alternativ: Västra Götalandsregionen framför att den ser positivt på att de förutsättningar som den politiska stråksamverkansgruppen i stråket tagit ställning för och som framförts i tidigare samråd nu i stort sett tillgodoses i det högst rangordnade alternativen och att lokaliseringsutredningen sammantaget är omfattande och väl genomarbetad. När det gäller synpunkter på MKB konstaterar Västra Götalandsregionen att den är genomarbetad och ger en bra grund för det fortsatta arbetet.

Västra Götalandsregionen har i sitt yttrande lämnat en kort kommentar till de förutsättningar som den politiska stråksamverkansgruppen tidigare tagit ställning till, vilket sammanfattas nedan:

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 avseende att en tidig byggstart är prioriterat. Västra Götalandsregionen anser att det är viktigt att Trafikverkets kommande förslag till nationell plan, avseende utformning av och tidplan för utbyggnaden av nya stambanor, inkluderar att projekt Göteborg – Borås som helhet inryms inom kommande planperiod 2022 – 2033, med en finansiering som förverkligar utformning i enlighet med den rangordning som Trafikverket nu presenterat. I detta är en tidig byggstart prioriterad med en tydlig ambition att kunna färdigställa järnvägen inom planperioden.

En restid Göteborg–Borås på 35 minuter: *centrala stationslägen avgörande om restidskvoten ska vara tillräckligt attraktiv.* Med de rangordnade alternativen kommer de regionala resorna kunna angöra befintliga stationslägen i Göteborg, Mölndal och Borås samt under flygplatsen. Västra Götalandsregionen bedömer att den restid som uppnås skapar förutsättningar för en konkurrenskraftig tågtrafik som bidrar till en överflyttning från bil och buss till tåg.

Genomför förstärkningsalternativet: *dagens många bussar skapar trängsel redan idag och räcker inte för framtidens hållbara resande, befintlig järnväg kan med relativt små åtgärder kompletteras och utöka kollektivtrafikresandet i stråket.* Utöver den korta

restiden som en ny stambana kan erbjuda är det också viktigt att ytterligare stärka kapaciteten för pendling till och från Göteborg och att avlasta berörda delar från busstrafik. Västra Götalandsregionen har tillsammans med kommunerna i stråket, kommunalförbund och Trafikverket kommit fram till det så kallade förstärkningsalternativet. Alternativet innebär att genom att stärka kapaciteten på Kust till kustbanan mellan Göteborg och Borås och att ansluta den till en ny stambana vid Mölnlycke kan invånarna i stråket erbjudas en möjlighet till effektiva resor med tåg, utan att hindra höghastighetstågen till och från Stockholm. Det ger en avgörande möjlighet att vid sidan om snabba regiontåg mellan Göteborg och Borås kunna köra tät tågtrafik som stannar vid övriga orter i stråket. Resandet kan med förstärkningsalternativet och med ny stambana öka från dagens 7 miljoner till 17–19 miljoner kollektivtrafikresor/år.

Västra Götalandsregionen välkomnar att Trafikverket inom ramen för ÅVS Stråket Göteborg–Borås utreder förstärkningar på Kust till kustbanan mellan Göteborg och Borås, samt den koppling som föreslås mellan befintlig bana vid Mölnlycke och ny stambana strax öster om Mölndal. Västra Götalandsregionen ser att det skulle möjliggöra en effektivare pendling med tåg från och till bland annat Mölnlycke, Landvetter och Bollebygd, vilket skulle minska trängseln på väg 27/40 in mot Göteborg och i synnerhet vid Korsvägen. Att för en relativt liten merkostnad (cirka 3 miljarder kronor) kunna skapa en ny länk med en möjlig resandeökning på 5–6 miljoner kollektivtrafikresor/år anser Västra Götalandsregionen är en unik möjlighet. Förstärkningsalternativet kommer vara mycket svårt att utföra när väl ny stambana är utbyggd och Västra Götalandsregionen menar därför att det är angeläget att projektet ny stambana Göteborg–Borås kompletteras med förstärkningsalternativet i samband med revidering av nationell plan.

Ett attraktivt stationsläge vid Landvetter flygplats: *restid och bekvämlighet behöver vara bättre än alternativen.* Att det rangordnade alternativet innebär att stationen läggs i tunnel under flygplatsen ser Västra Götalandsregionen positivt på då det skapar bäst förutsättningar för överflyttning till hållbart resande.

Ny järnväg via Mölndal: *betydande ökning av regionalt och lokalt resande, smidig koppling till Västlänken och enklare koppling till/från Halland viktig.* Västra Götalandsregionen ser positivt på 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.

Fortsatt utbyggnad mot Jönköping och Stockholm: *järnvägssystemet i Sverige behöver förstärkas och kompletteras, tre arbetsmarknadsregioner kan bli en.* Västra Götalandsregionen anser att det är 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.

Minimera den nya järnvägens omgivningspåverkan: *bra om barriäreffekter kan minimeras och korridorer som sammanfaller med befintliga barriärer kan nyttjas i första hand.* Västra Götalandsregionen ser positivt på att det rangordnade alternativen i så stor utsträckning undviker att skapa nya barriärer.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:594.

Trafikverkets kommentar:

I den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 ingår Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, som en namngiven investering. Se även Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.4.

Avseende förstärkningsalternativet och även fortsatt utbyggnad österut från Borås se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2.

6.6.2. Göteborgsregionens kommunalförbund

Rangordning av alternativ: Göteborgsregionen har under hela utredningstiden utgått från att den nya järnvägen ska bidra till det regionala målet att utöka arbetsmarknadsregionen. Detta sker genom en attraktiv och konkurrenskraftig restid mellan Göteborg och Borås, att arbetsmarknaden i norra Halland och Mölndal tillgängliggörs, att accessen till Landvetter flygplats optimeras samt att stationsläget i Borås får ett centralt läge. Det innebär sammantaget att Göteborgsregionen förordar lokaliseringsutredningens alternativ 1.

Kopplingspunkt: Göteborgsregionen framför att Västsverige behöver effektiva stambanor som tillgodoser såväl nationella som regionala behov och stråket Göteborg–Borås är angeläget för samtliga nivåer. Politiskt trycker Göteborgsregionen extra på vikten av att de regionala nyttorna optimeras redan i tidigt skede och vill därför särskilt poängtera vikten av en kopplingspunkt mellan Mölnlycke och Mölndal som knyter samman banorna. Göteborgsregionen framför att det är angeläget att processerna ny stambana och ÅVS Stråket Göteborg–Borås samordnas för att möjliggöra ett genomförande av kopplingspunkten i samband med byggnation av den nya stambanan.

MKB: Göteborgsregionen har i tidigare samråd bedömt att MKB väsentligt belyst miljökonsekvenserna av lokaliseringsförslagen. Göteborgsregionen lyfte också särskilt vikten av att ta hänsyn till potentiella vattentäkter, minimering av barriäreffekter, grön infrastruktur samt klimatmålen. Synpunkterna kvarstår.

Vid passagen öster om Mölnlycke vill Göteborgsregionen adressera vikten av att minimera intrång i naturmiljöerna. Området är en del av en grön kil i Strukturbild för Göteborgsregionen. Kilen är en viktig tillgång för den storstadsnära gröna infrastrukturen, vilken kan påverkas negativt av tillkommande barriärer.

Göteborgsregionen vill även understryka vikten av att minimera påverkan på vattentäkterna Finnsjön och Rådasjön med omkringliggande vattenskyddsområde. Dessa pekas i Vattenförsörjningsplan för Göteborgsregionen ut som viktiga för den nuvarande huvudvattenförsörjningen i Göteborgsregionen. Göteborgsregionen ser gärna att Trafikverket fördjupar analyserna kring påverkan på vatten i den mån framtida spårdragning ligger i anslutning till avrinningsområdet för regionalt viktiga vattentäkter.

Station Landvetter: Göteborgsregionen ser flygplatsen som en potentiell knutpunkt för regional trafik i ett vidare perspektiv som bidrar till överflyttning från bil och buss till tåg och minskad trängsel på väg 27/40. Till den fortsatta planeringsprocessen vill Göteborgsregionen därför belysa vikten av att ordna stationen på ett sätt som underlättar byten.

Delsträcka Landvetter flygplats–Borås: För delsträckan Landvetter flygplats–Borås ser Göteborgsregionen gärna att järnvägen så långt som möjligt samlokaliseras med väg 27/40 för att minimera barriäreffekter och bullerspridning.

Station Borås: Göteborgsregionen lyfter betydelsen av att lokalisera och utforma en framtida station Osdal så att den möjliggör god tillgänglighet till centrala Borås och regionala bytesmöjligheter.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:934.

Trafikverkets kommentar:

När det gäller den gröna kilen söder om väg 27/40 utökades korridor Mölnlycke något inför samrådet våren 2021 för att möjliggöra en mer nordlig placering av järnvägen söder om Landvettersjön. Genom utökningen skulle ett större sammanhängande skogsområde med viktiga ekologiska samband kunna bevaras. I nästa skede av planeringsprocessen kommer fördjupade utredningar, så som påverkan på naturvärden och rekreativa värden inklusive barriäreffekter och brutna samband genomföras inom den korridor som blir beslutad i tillåtlighetsprövningen.

I PM Klimat har projektets olika klimataspekter samlats och beskrivits.

Påverkan på vattentäkterna Finnsjön och Rådasjön hanteras mer utförligt i fortsatt arbete i järnvägsplanerskedet. Se även Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.4.

Avseende en kopplingspunkt till ny stambana se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2.

Möjligheter till samlokalisering av järnvägsanläggningen utmed väg 27/40, utformning av Station Landvetter samt Station Borås, inkluderat möjligheter till regionala och lokala byten kommer fördjupas i fortsatt arbete i järnvägsplanerskedet.

6.6.3. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund

Boråsregionen väljer att besvara samrådsremissen 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, VGR, statliga myndigheter och lokalt, regionalt, nationellt och internationellt näringsliv för en snabb utbyggnad av järnvägskapaciteten mellan Borås och Göteborg. Boråsregionen står bakom den formulering som tidigare är framtagen inom den politiska samrådsgruppen för Göteborg–Borås.

Trafikverkets förslag ligger helt i linje med de prioriteringar förbundet framfört både under lokaliseringsarbetet och i tidigare samråd. Behovet av att erbjuda hållbara resor och minska belastningen på befintlig transportinfrastruktur är akut och därför är det viktigt att Trafikverket i det kommande förslaget till nationell plan inkluderar projektet Göteborg–Borås som helhet och att det rymms inom kommande planperiod 2022–2033. Det är viktigt att beslut om finansieringen medger det. Dessutom behöver förstärkningsåtgärder på befintlig Kust till kustbana samt kopplingspunkten vid Mölnlycke ingå i kommande

nationell plan. Det är också viktigt att det fortsatta arbetet fortsätter i ett högt tempo för att möjliggöra en tidig byggstart.

Det är positivt att Trafikverket inom ramen för ÅVS Stråket Göteborg–Borås har utrett förstärkningar på Kust till kustbanan mellan Göteborg–Borås, samt den koppling som föreslås till befintlig bana vid Mölnlycke. Med förstärkningsalternativet i kombination med ny stambana kan resandet öka från dagens 7 miljoner kollektivtrafikresor/år till 17–19 miljoner resor/år. För att detta ska kunna genomföras är det angeläget att projektet ny stambana Göteborg–Borås kompletteras med förstärkningsalternativet i samband med den revidering av nationell plan som nu pågår.

För att nå den fulla potentialen av en ny stambana och ett ökat resande anser Boråsregionen att förstärkningsalternativet bör kompletteras med möjligheter att tillföra ytterligare en kopplingspunkt mellan Kust till kustbanan och ny stambanan väster om Bollebygds tätort.

Det är även viktigt att de nya stationerna utvecklas till attraktiva kollektivtrafiknoder som skapar möjligheter för resenärer att på ett smidigt sätt byta mellan olika regionala tågbanor eller andra hållbara färdmedel. Boråsregionen anser därför att Trafikverket i det fortsatta arbetet utreder formerna för byten i syfte att uppnå en ökad tillgänglighet för resenärer i hela regionen.

Boråsregionen tillstyrker båda stationslägen (B11A och B4) alternativen då de möjliggör vidare utbyggnad av ny järnväg till Jönköping via Ulricehamn. 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. 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 utredningsområdet östra del men behöver utredas i fortsatt arbete.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:560.

Trafikverkets kommentar:

I den nationella planen för transportsystemet 2018–2029 ingår Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, som en namngiven investering. Se även Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.4.

Avseende ÅVS Stråket Göteborg–Borås och förstärkningsalternativ se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.1 och 6.5.2.

Utformning av stationer och bytesmöjligheter kopplat till regional tillgänglighet kommer fördjupas i fortsatt arbete i järnvägsplaneskedet.

För vidare utbyggnad av höghastighetsjärnväg öster om Borås se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2.

6.6.4. Övriga region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund

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

- Räddningstjänsten Storgöteborg
- Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund

6.7. Berörda statliga myndigheter

6.7.1. Försvarsmakten

Försvarsmakten motsätter sig de östligaste delarna av föreslagna sträckningar i rubricerat ärende. Försvarsmakten anser att beroende på hur järnvägsanläggningen slutligen kommer att utformas och fastställas vid stationsalternativ Osdal, så kan Försvarsmaktens möjlighet att bedriva verksamhet inom övningsområdet Bråt förhindras. Därmed riskerar projektet att medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken. Försvarsmakten motsätter sig således att Trafikverket går vidare med alternativa sträckningar till stationsalternativ Osdal som riskerar att innebära att myndigheten inte kan bedriva verksamhet inom övningsområdet Bråt.

Försvarsmakten påtalar att det är av yttersta vikt att pågående samverkan mellan Trafikverket och Försvarsmakten fortgår och återupptas. Detta för att säkerhetsställa den aktuella järnvägen inte innebär påtaglig skada på riksintressen för totalförsvarets militära del enligt 3 kap 9 § andra stycket miljöbalken som omfattas av sekretess enligt 15 kap 2 § Offentlighets- och sekretesslag.

Försvarsmakten vill även upplysa Trafikverket om att myndigheten i den framtida planeringen och projekteringen av projektet måste säkerställa framkomligheten för Försvarsmaktens fordon på vägar och broar med mera som riskerar att påverkas av projektet. Försvarsmakten anser även att Trafikverket bör överse möjligheterna att anlägga ändlastkajer vid nya stationer i samband med byggnationen av projektet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:567.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket och Försvarsmakten har en kontinuerligt pågående dialog där båda parter uttryckt och varit överens om att arbeta för att hitta en lösning utan motstående intressen. Borås Stad har också engagerats för att diskutera markbyte med Försvarsmakten.

De rangordnade lokaliseringalternativen påverkar endast en begränsad del av Försvarsmaktens övningsområde. Denna del av riksintresseområdet berörs även av väg 27. Sammanfattningsvis bedömer därför Trafikverket att Försvarsmaktens riksintresse inte påverkas av järnvägen. Trafikverkets bedömning är att det finns förutsättningar för de två riksintressena att samexistera genom fortsatt dialog mellan Trafikverket och Försvarsmakten, när planerna för övningsområdets framtida användning är klarlagda och den kommande planläggningen av järnvägen österut sker. Fortsatt utredning av stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2

Den sträcka som kommer att tillåtlighetsprövas för Göteborg–Borås berör inte övningsområdet. Övningsområdet kommer att beröras i kommande planläggning

för nästa sträcka från Borås vidare mot Jönköping. Däremot berörs redan nu Försvarmaktens riksintresse för totalförsvarets militära del av det riksintresse för kommunikation som pekats ut av Trafikverket inför kommande planläggning.

Trafikverket har förstått att Försvarmakten ser en enklare hantering om den kommande järnvägssträckningen helt kan förläggas norr om övningsfältet. Trafikverkets bedömning är att när järnvägen vidare mot Jönköping planläggs kommer Trafikverket och Försvarmakten i dialog kunna sträva mot att hitta lösningar som påverkar övningsfältet så lite som möjligt och om möjligt inte alls. Vid tidpunkten för denna planläggning kommer Försvarmakten ha mer kunskap om framtida utveckling och användning av övningsfältet. Det kan då i samverkan avgöras hur järnvägssträckningen kan anpassas efter det behovet. 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. Om det visar sig att riksintressena inte kan samexistera är det Trafikverkets uppfattning att det går att hitta lösningar där de inte överlappar varandra.

Trafikverket noterar Försvarmaktens påpekande om att framkomligheten för Försvarmaktens fordon på vägar och broar med mera som riskerar att påverkas av projektet ska säkerställas.

Stationerna längs de nya stambanorna kan komma att lokaliseras i lägen där utrymmet är begränsat (till exempel i stadsmiljöer eller i upphöjda lägen på bro). Trafikverket bedömer därför att nya stationer längs de nya stambanorna generellt inte är lämpliga för anläggande av ändlastkajer då både utrymmet, förekomsten av ändspår och möjligheten till anslutningsvägar är begränsad. Det ligger inte inom Trafikverkets uppdrag att anlägga lastkajer, men möjligheterna att anlägga ändlastkajer kommer att överses i anslutning till planering av de nya stambanornas uppställningsspår och andra sidosystem (med spåranslutning till huvudbanan). Detta arbete ligger dock inte inom projekt Göteborg–Borås.

6.7.2. Luftfartsverket (LFV)

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.

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.

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.

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. 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.

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.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:942.

Trafikverkets kommentar:

Den av stationerna som ligger inom skyddsavstånd, och som LFV kan acceptera då Trafikverket meddelat att anläggningstyp planeras som tunnel, är belägen öster om Borås. Fortsatt utredning av stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2. Anläggningen öster om Borås får tas upp i fortsatta samråd i nästa etapp av stambanan.

Angående den station vilken ligger inom skyddsavstånd och berörs av föreslagen lokalisering som LFV inte kan acceptera utan andra åtgärder; så som LFV har framfört pågår dialog mellan Trafikverket och LFV angående nyetablering av station utanför skyddsavstånd (på störningsfri plats och som ger nödvändigt radiotäckning) för att ersätta stationen inom skyddsavstånd. LFV framför att denna nyetablering måste vara kostnadsneutral för LFV. Denna dialog kommer fortsätta under det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Det pågår även samråd med Swedavia och fortsatt dialog kommer att ske i järnvägsplaneskedet med både LFV och Swedavia.

6.7.3. Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

MSB framför att det framgår från handlingarna att flera av korridoralternativen innebär att översvämningsproblematiken i Mölndalsån dalgång kan förvärras, framför allt vid skyfallshändelser. Översvämningskydd för anläggningen kan medföra effekt på översvämningsituationen i övriga delar av dalgången, både uppströms och nedströms. Göteborg är, utifrån bland annat översvämningsrisk från Mölndalsån, identifierat som ett område med betydande översvämningsrisk enligt förordningen (2009:956) om översvämningsrisker. Länsstyrelsen ansvarar för att ta fram en riskhanteringsplan inklusive åtgärder för att minska konsekvenser av en översvämnning inom området. MSB vill betona vikten av att samordna eventuella åtgärder för järnvägen med åtgärder i riskhanteringsplanen.

Lokaliseringsutredningen och MKB skulle med fördel kunna utvecklas med en övergripande beskrivning av översvämningskonsekvenser samt eventuella tänkbara åtgärder för att förhindra och minimera riskerna.

För detaljerade synpunkter hänvisar MSB till Länsstyrelsen i Västra Götalands län som har som uppgift att bevaka att risk- och beredskapshänsyn tas i samhällsplaneringen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:167.

Trafikverkets kommentar:

Fördjupade utredningar avseende skyfall och översvämning i Mölndalsåns dalgång har utförts och som följd av detta har texten i lokaliseringsutredningen och MKB utvecklats. Bedömningen är att skydd mot översvämning vid höga vattennivåer i Mölndalsån behöver anläggas utmed den västra sidan av järnvägen hela sträckan mellan Almedal och Mölndal. Åtgärder behöver också vidtas för att skydda anläggningen mot översvämning vid skyfall. Åtgärderna behöver samordnas med skydd av övrig infrastruktur och bebyggelse.

6.7.4. Naturvårdsverket

Rangordning av korridorer och trafikering av Borås: Naturvårdsverket ser korridor Mölnlycke och Korridor Bollebygd Syd som de mest fördelaktiga utifrån värden för natur och friluftsliv och delar Trafikverkets bedömning. För Borås ser dock Naturvårdsverket att stationsläge B1A har bättre förutsättningar att bidra till omställningen av transportsystemet och till ett transporteffektivt samhälle. Alternativet bedöms ge bättre möjlighet att knyta ihop den planerade stationen med nuvarande resecentrum och möjliggöra byten till annan järnvägstrafik samt lokal och regional busstrafik. Underlaget anger att det i järnvägsutredningen förordade stationsläget B11A med station för regionaltåg vid Borås C, beräknas resultera i en lägre överflyttning från bilresor till tågresor och därmed ge en lägre effekt på antalet olyckor och miljöpåverkan från vägtrafiken än ett centralt läge med station på huvudbanan. Naturvårdsverket anser att det är av största vikt att investeringen bidrar till uppfyllnad av de nationella klimat- och miljökvalitetsmålen genom minskat trafikarbete med bil, lastbil och flyg – det vill säga ett mer transporteffektivt samhälle. Därför är det angeläget att välja de stationslägen som leder till att bilberoende och flygresor minskar så mycket som möjligt.

Utöver en ur trafikeringssynpunkt sämre lokalisering så bedöms den negativa påverkan på höga naturvärden större med förordat stationsläge B11A. Naturreseptatet Lindåsabäcken med högsta naturvärde riskerar negativ påverkan, där lokaliseringen kan komma att orsaka biotopförlost och minskning av livsmiljöer för sällsynta arter. Lokaliseringen innebär även stora konsekvenser för Osdal som har högsta naturvärden, där arter och värdefull ekologi påverkas. Även bullerpåverkan på idag opåverkade områden bedöms som större. Sammantaget bedömer Naturvårdsverket att de långsiktiga vinsterna och värdet av bevarad naturmiljö är högre med Korridor Borås C nordöst, trots att de kortsiktiga investeringskostnaderna är högre.

Metodik: Naturvårdsverket menar att restidsvinster ofta är den av nyttorna som får det största genomslaget i en samhällsekonomisk bedömning. Samtidigt kan det konstateras att i de modeller som Trafikverket använder för att göra samhällsekonomiska lönsamhetskalkyler för infrastrukturinvesteringar betraktas värdet av inbesparad restid för resor med tåg vara väsentligt lägre än med flyg och bil (ASEK, Gällande förutsättningar och indata - Trafikverket). Naturvårdsverket ifrågasätter att dessa förutsättningar ger ett rättvisande utfall avseende "lönsamhet". Detta i synnerhet avseende antagen betalningsvilja

för en investering som den aktuella, då den ju syftar till persontransporter med tåg med hög standard och korta restider på till exempel långa distanser - i paritet med flygets.

Natur- och friluftsvärden: Trots korridorval för att undvika intrång i skyddade områden och områden med höga naturvärden, så omfattar vald korridor ändå höga natur- och friluftslivsvärden som påverkas av höghastighetsbanans sträckning. Området söder om Mölnlycke innehåller höga naturvärden där korridoren påverkar riksintresse för naturvård och område för bildande av naturreservat. Området är särskilt känsligt för hydrologiska förändringar och stor hänsyn och anpassning behövs såväl i val av tunnelteknik som i byggskedet för att inte rubba dessa förutsättningar. I den fortsatta planeringen är det angeläget att inte kortsiktiga ekonomiska vinster, vid exempelvis val av byggmetod eller material, prioriteras framför de höga naturvärden som finns i området. Den nya stambanan kommer medföra en förstärkning av den befintliga barriären som väg 27/40 utgör, för de rekreativa sambanden. Det är viktigt att de rekreativa sambanden tas i beaktande vid lokaliseringen av passager.

Artskydd: En lokalisering som innebär att artskyddsdispens krävs får inte väljas om dispensen hade kunnat undvikas genom att välja en annan lämplig lösning, korridor eller sträckning. Naturvårdsverket vill understryka att kompensationsåtgärder inte ska vägas in i bedömningen av eventuell dispensansökan. Däremot är försiktighetsmått och skyddsåtgärder för att undvika påverkan på skyddade arter eller minimera dessa ofta en förutsättning för att en verksamhet ska kunna tillåtas. Praxis för hantering av artskydd har ändrats i samband med att EU domstolen den 4 mars 2021 kom med sitt slutliga förhandsavgörande i målen C-473/19 och C- 474/19, på begäran av mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt. Domen innebär att artskyddet för alla fridlysta arter i bilaga 1 till artskyddsförordningen (AF) ska gälla även på individnivå i förbuden i 4 § punkterna 1 och 3 i AF. Det är klarlagt att det inte krävs en påverkan på bevarandestatus för att förbuden i 4 § AF ska gälla. Domen kommer att påverka hur artskyddsfrågor hanteras vid olika typer av intrång och exploatering av naturmark och kan således komma att påverka hanteringen inom ramen för föreliggande projekt.

Buller: Naturvårdsverket påpekar att stora områden för bostäder, natur och friluftsliv som berörs av korridor Mölnlycke redan idag är bullerpåverkade av flyget och befintlig infrastruktur. I det fortsatta arbetet krävs ett stort fokus på bullerfrågorna för att vidta åtgärder som hanterar de kumulativa effekter som uppstår i såväl områden som redan är buller påverkade och för att minimera effekten i områden som idag är måttligt påverkade. Vissa arter och miljöer, exempelvis häckningsplatser för fåglar, är särskilt känsliga för bullerpåverkan. Tystnad är en viktig kvalitet också för det rörliga friluftslivet, i synnerhet i tätortsnära miljöer, vilket bör beaktas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:527.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket delar Naturvårdsverkets ståndpunkt att ett centralt stationsalternativ är det mest fördelaktigt ur ett mobilitetsperspektiv. 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.

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 stationsalternativ 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 Osdal, vilket är en nackdel jämfört med ett helt centralt stationsalternativ. Men stationen i 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. Fortsatt utredning av stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2. 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. Fortsatt utredning av stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2.

I vissa mobilitetsrelaterade avseenden bedömer Trafikverket därtill att stationsläge B11A är ett bättre alternativ än stationsläge 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. Detta medför en längre restid 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 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 stationsläge B1A. 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 innebära ett trygghetsproblem för många grupper. Ett externt stationsläge kan visserligen också innebära trygghetsproblem, men för stationsläge B11A påverkar detta endast resenärer mellan Borås och östliga destinationer.

Gällande de värdefulla områden som hyser artrik flora och artrik insektsfauna har Trafikverket kompletterat MKB:n med att dessa behöver bevaras genom noggrann planering av byggskedet. Rätt lokalisering av arbetsytor och upplag är viktig. Byggskedet behöver föregås av noggrann inventering och åtgärdsplanering av

sakkunniga. Troligen behöver fysiska intrång minimeras på flera ytor, och säkerställas genom både hägnad och skötsel.

Sammantaget bedömer Trafikverket att även stationsläge B11A har goda förutsättningar för överflyttning av resor från väg till järnväg och för att bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Vidare är alternativ korridor Borås C med stationsläge B1A förknippad med en mycket högre investeringskostnad och bedöms vara mycket svårare att bygga än korridor Osdal/Borås C med stationsläge B11A. Det är främst de höga tunnelkostnaderna som driver upp investeringskostnaden, men även kostnaden för markarbeten, som bland annat innefattar vertikala hiss- och ventilationsschakter till minst 60 meters djup. Trafikverket bedömer att potentialen i de förbättrade resmöjligheterna till och från Borås i riktning mot Jönköping som B1A skulle innebära inte är tillräckligt omfattande för att motivera dessa svårigheter och tillkommande kostnader.

Därför anser Trafikverket utifrån en sammanvägd bedömning att korridor Osdal/Borås C med stationsläge B11A 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.

Området söder om Mölnlycke som omnämns i yttrandet avser alternativ Tulebo. De frågor som avser det valda lokaliseringalternativet kommer hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. Efter samrådet våren 2021 har det i MKB förtydligats hur ytterligare ett antal arter har bedömts, och uppgifter om deras föredragna livsmiljöer har lagts till. Detta oavsett om de kan anses som prioriterade enligt Naturvårdsverkets tidigare vägledning, eller ej. Framförallt många fågelarter som observerats mer än tillfälligt i området presenteras i en tabell som är bilaga till MKB. Där har en mindre andel av dem bedömts uttryckligen i MKB. Många av arterna har inte beskrivits ytterligare då de i regel varit mycket vanligt förekommande arter, och inte bedömts särskilt känsliga för den förändring av landskapet som en ny järnväg skulle medföra. Preciserade förslag till lokalisering och vissa skyddsåtgärder har studerats. Delar av det materialet bygger på skyddsklassade observationer och kan inte redovisas publikt i MKB, men har i generaliserade ordalag bidragit till konsekvensbedömningarna. För sträckor mellan Mölndal och Landvetter har bedömningen gjorts att oavsett korridorval kommer tjäder att ta skada. MKB:n har kompletterats med uppgifter om järnvägens bullerpåverkan på områden av riksintresse för naturvård respektive friluftsliv samt för naturreservatet Yxsjön. Dessa uppgifter har legat till grund för föreslagna skyddsåtgärder avseende buller i naturområden.

6.7.5. Polisregion Väst

Polisen behöver kunna använda radiosystem RAKEL utan inskränkning på och omkring flygplatsområdet. Om alternativ L3 skulle bli aktuellt behöver eventuella effekter av störningarna utredas.

Polisen framför att järnvägen behöver överdäckas med ett betongtak inom cirka 350 meters avstånd från flygledartornet eftersom elektriska störningar från tågtrafiken kan störa flygplatsens kommunikationsutrustning. Överdäckningen behöver vara cirka 700 meter lång. Överdäckningen kommer även att underlätta kommunikationen inom området och till flygplatsterminalen. Utrymningsvägar för resenärer och angreppsvägar till plattformsnivå för räddningstjänsten kommer att behöva anordnas.

Trafikverkets kommentar:

Alternativ L3 har valts bort. Fortsatt samråd för att säkerställa kommunikation på och omkring Landvetter flygplatsområde avseende rangordnat alternativ L1 kommer att ske i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Ordnings- och säkerhetsaspekter hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.7.6. Polisregion Älvsborg

Polisen har inga synpunkter sett ur ordnings- och säkerhetssynpunkt avseende själva dragningen av järnvägen. Polisen framför att oavsett vilken dragning järnvägen får, så kommer placeringen av stationerna innebära nya platser där det kan förekomma ordningsstörningar och begås brott. När det gäller alternativen för placering av station i Borås kan detta bli särskilt viktigt. Lokalpolisområdet kan anta att logistiskt kommer de centralt placerade alternativen (benämnda i dokumenten som B1A och B1C) att passa bra, men där finns också en större risk för just de problem som beskrivs ovan. Lokalpolisområdet ser dock inte att polisens skäl skulle väga så tungt att de kan förorda något av de alternativ som ges, utan det resonemang som förs ovan gällande beaktande, får gälla oavsett vilket alternativ som väljs.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:562

Trafikverkets kommentar:

Ordnings- och säkerhetsaspekter för de rangordnade alternativen hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.7.7. Skogsstyrelsen

I de båda prioriterade korridorerna finns det inte några områdesskydd (biotopskyddsområden och naturvårdsavtal) som Skogsstyrelsen beslutat/teknat. Det finns heller inte några planerade områdesskydd i dessa områden. I övrigt avstår Skogsstyrelsen från att lämna synpunkter. Skogsstyrelsen bedömer att den MKB som tagits fram belyser de värden som finns i området.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:532.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna.

6.7.8. Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten trycker på att det är miljöbalken som ska beaktas när det görs en bedömning huruvida olika alternativ och eventuella behov av exponeringsbegränsande åtgärder bör vidtas. Skälet till att miljöbalken blir tillämplig är för att det rör sig om icke-joniserande strålning som enligt balken benämns som miljöfarlig verksamhet och som inte är tillståndspliktig enligt strålskyddslagen.

Den elektromagnetiska strålmiljön kan påverkas kring kraftledningar och transformatorstationer. Elektriska fält avskärmas av vegetation och byggnadsmaterial och därför orsakar inte yttre källor några betydande sådana fält inomhus. Magnetfält avskärmas däremot inte på samma sätt och därför kan yttre källor signifikant höja magnetfältsnivån inomhus.

SSMFS 2008:18 anger referensvärden för elektromagnetiska fält avseende allmänhetens exponering. Referensvärdet för magnetfält för den systemfrekvens som används i Sverige, 50 Hz, är 100 mikrottesla (μT). Referensvärdena är satta för att med marginal skydda mot alla säkerställda hälsorisker, i det här fallet nerv- och muskelpåverkan.

Det finns en vetenskapligt grundad misstanke om förhöjd risk för barnleukemi för barn som exponeras varaktigt för lågfrekventa magnetfält. Bakgrunden är att epidemiologiska studier observerat en genomsnittlig fördubblad incidens för barnleukemi för grupper som exponerats för 0,4 μT eller högre i medelvärde jämfört med de som exponerats för 0,1 μT eller lägre. Det observerade sambandet gäller för barn som har varit exponerade för magnetfält med frekvenserna 50 eller 60 Hz. Sambandet är dock för svagt för att med säkerhet påvisa ett orsakssamband. Det har inte heller gått att finna något robust stöd från djur- eller cellstudier för ett samband. Världshälsoorganisationens cancerforskningsgrupp, International Agency for Research on Cancer, har därför klassat lågfrekventa magnetfält som möjligen cancerframkallande. SSM bedömer utifrån egna mätningar att ungefär hälften av landets bostäder förväntas ha magnetfält som i årsmedelvärde understiger 0,05 μT och ungefär 95 procent av landets bostäder förväntas ha magnetfält som i årsmedelvärde understiger 0,2 μT . Den dominerande frekvensen för ovan given exponering är 50 Hz.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:134.

Trafikverkets kommentar:

Frågan kommer att utredas vidare i fortsatt arbete i järnvägsplaneskedet. Då korridorerna bedöms ge en försumbar konsekvens är det möjligt att inga anpassningar krävs. Skulle det i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet ändå visa sig att bostäder, skolor eller förskolor kan komma att exponeras för magnetfältsnivåer över försumbar effekt finns det möjlighet att planera kontaktledningssystemet på ett sätt som minskar det magnetiska fältets utbredning kring järnvägen, exempelvis genom placering av autotransformatorer, ledningar och sektioneringar. För anläggningstypen tunnel kan det även vara möjligt att begränsa magnetfältsexponeringen genom att öka djupet på tunneln.

6.7.9. Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)

SGU anser att grundvattenfrågor enbart behandlas översiktligt i samrådsunderlaget och i liten grad vägs in i beslut om vilka korridorer som ska kvarstå som alternativ. SGU anser

vidare att samrådsunderlaget enbart grovt anger nivå i landskapet och det är därmed svårt att bedöma var järnvägen kommer att förläggas i tunnel, skärning, tråg, på bank eller bro. SGU anser att det utifrån dessa förutsättningar är svårt att bedöma påverkan på enskilda skyddsvärda objekt. SGU ser dock positivt på att underlaget i den sammanvägda bedömningen och rangordningen av alternativ beaktar grundvatten (Tabell 8.4).

SGU har i tidigare samråd belyst att det inom utredningsområdet finns tre huvudsakliga grundvattenförekomster i jord med mycket goda eller utmärkta uttagsmöjligheter. Dessa lyfts fram som vattenförekomst Härryda, Nolån/Storån och Viskan. I de huvudalternativ som rangordnas korsas dessa förekomster i marknivå eller på bro. I alternativ med lägre rangordning förekommer förutsättningar där tråg eller tunnlar skulle korsa eller dränera den mättade delen av en formation. Vidare kan schaktning i omättad zon eller hydrauliskt skyddande jordlager komma att påverka förekomsternas sårbarhet. SGU ser positivt på att de alternativ norr om Bollebygd som passerar i närheten av Backa vattentäkt bedöms som mindre aktuella.

I närheten av Borås rangordnas alternativ med stationslägen i stadens centrum och/eller i söder vid Osdal, båda i anslutning till grundvattenförekomsten vid Viskan. Alternativen förläggs i första hand i marknivå eller på bro/bank. Förekomsten har trots sitt urbana läge god kvantitativ och kemisk status. SGU vill återigen framhålla att det är viktigt att föroreningar ej mobiliseras till följd av en framtida järnväg, till exempel genom ökad grundvattenbildningen eller ändrade strömningsförhållanden. I korridoren dominerar geologiska förhållanden med tunna jordlager och kristallin berggrund där det förekommer lokala våtmarker. Dessa våtmarker är som regel utströmningsområden för grundvatten, något som kan påverkas av exempelvis bergtunnlar och skärningar. Det bör särskilt beaktas att även små avsänkningar av berggrundsvattennivå (någon decimeter) kan ha stor betydelse för grundvattenutflödet. En avsänkning i berggrundsvatten kan ändra förutsättningar för grundvattenberoende ekosystem genom att flöden minskar och vattenkemiska förhållanden ändras.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:391.

Trafikverkets kommentar:

MKB:n har förtydligats där grundvattenfrågan spelat roll för valet av alternativ.

Vattenförekomsten i Härryda berörs inte av kvarvarande korridorer. Synpunkten avser alternativ som inte är bland de rangordnade korridorerna.

Förekomsten är klassad som god både avseende kvantitet och kemisk status. Det framgår av Vatteninformationssystem för Sverige - VISS att den kemiska statusen är klassad som god i brist på underlag. Borås har historiskt varit en stad med textilindustri och verkstadsindustri och det finns många potentiellt förorenade områden. Trafikverket är medvetet om att det är viktigt att föroreningar inte mobiliseras till följd av byggnation av järnväg.

6.7.10. Övriga myndigheter

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

- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Riksantikvarieämbetet
- Socialstyrelsen
- Statens fastighetsverk (SFV)

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

- Post- och telestyrelsen
- Lantmäteriet
- Livsmedelsverket
- Elsäkerhetsverket
- Statens Geotekniska Institut (SGI)
- Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)

6.8. Berörda statliga bolag

6.8.1. Swedavia

Rangordning av alternativ: Swedavia ser positivt på att Trafikverket förordar rangordnande alternativ med en station i centrala Mölndal, en station i tunnel vid Landvetter flygplats och en station för regionala pendeltågen i centrala Borås.

Station Landvetter flygplats: Det är avgörande med ett centralt stationsläge i förhållande till flygplatsens terminal så att en smidig överflyttning kan göras för resenärer mellan olika transportslag. Förflyttning av resor från privatbilism till tågtrafik möjliggörs genom en central placering av tågstationen. Swedavia förordar därför, precis som Trafikverket, stationsläge alternativ L1 då det är ett mycket terminalnära alternativ som kopplar ihop kollektivtrafiken då trafiksystemen för tåg och flyg möts. Alternativet har även begränsad negativ påverkan på vår verksamhet idag och för framtiden. En tunnellsättning av stationen är sannolikt den enda rimliga lösningen för att få en terminalnära anslutning som inte skapar barriäreffekter, samtidigt som den främjar flygplatsens fortsatta utveckling och bäst möter flygsäkerhetskraven.

I Trafikverkets samrådsunderlag anges att plattformslängden vid flygplatsen planeras att vara 250 meter. Swedavia anser att 400 meters plattformslängd bör analyseras närmre om

det kan vara en planeringsförutsättning för flygplatsen. Detta för att inte skapa begränsningar för den framtida utvecklingen och då antingen utifrån ett genomförande nu eller att en plattformsförlängning inte omöjliggörs för framtiden.

Swedavia framför att den planerade rullbana 2 ingår i riksintresset för Göteborg Landvetter flygplats. Det är viktigt att fördjupad dialog sker med Swedavia gällande hur riksintresset för järnvägen och bana 2 kan mötas med begränsad och hanterbar påverkan. Järnvägen får inte påverka flygsäkerhetskraven kopplat till rullbanors- och taxibanors funktion. Den får inte heller genomtränga flygplatsens hinderbegränsande ytor eller orsaka störningar på anläggningar och utrustning som används för kommunikation, navigering eller övervakning (EMC). Järnvägens kontaktledning får inte heller ge ljusbågar och därmed missledande ljus. Separata flygsäkerhetsanalyser behöver göras avseende stationsalternativ inklusive studier gällande elektromagnetiska fält och vibrationer. Tidigare utförd EMC-utredning behöver uppdateras med avseende på järnvägens läge i korridoren.

Swedavia uppskattar att frågan angående kontrollprogram för såväl byggskede som driftskede lyfts i detta tidiga skede, då det är av stor vikt att föra en dialog om påverkan från flygplatser kontra påverkan från anläggandet och driften av tågförbindelsen.

I MKB:n tas det upp risker med buller, vibrationer och stomljud för respektive korridor. Risken för störningar för ett flertal bostadshus uppmärksammas, både under byggskedet och driftskedet. Swedavia vill uppmärksamma att samma hänsyn och förebyggande åtgärder behöver tas till flygplatsens verksamheter och anläggningar. Detta för att säkerställa säkerheten och arbetsmiljön för alla berörda parter.

Swedavia vill informera om att det i nuläget pågår en utredning för att identifiera kunskapsluckor beträffande föroreningssituationen avseende PFAS vid flygplatsen.

Swedavia rekommenderar att det under rubriken "Byggbarhet" ersätta begreppet "flygsäkerhet" med "säkerhet"- ett begrepp som innefattar flera typer av säkerhetsområden såsom flygsäkerhet och luftfartsskydd.

Swedavia vill uppmärksamma Trafikverket på att det finns utrustning för flygtrafikledning att ta hänsyn till öster om flygplatsen. De vill även uppmärksamma att i ÅVS väg 40, delen Kallebäcksmotet–Grandalsmotet, synkronisera spårkorridor och spårdragning med åtgärdsförslag Flygplatsmotet (inklusive ny avfart/påfart väg 27/40).

Den nya järnvägen Göteborg–Borås påverkar och kommer att påverka flygplatsområdets planering under en lång tid framöver. Swedavia välkomnar initiativ till utveckling. Det är angeläget att de korridorer som kvarstår så snart som möjligt smalnas av för att inte fördröja planerad utveckling inom korridorerna som inte kommer att beröras av den kommande järnvägen. Detta avser också att snarast möjligt ytterligare precisera det riksintresse som nu omfattar de korridorer som presenterades i samrådet hösten 2020.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:530.

Trafikverkets kommentar:

Enligt Trafikverkets övergripande mål för nya stambanor ska resandeutbyte med höghastighetståg möjliggöras i Borås och Göteborg. I övriga stationsorter ska resandeutbyte med storregionala tåg möjliggöras.

Angående plattformslängd se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.4.

Det pågår nu en dialog om riksintresse och rullbana 2 och ny stambana mellan Göteborg–Borås. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer fördjupande utredningar göras avseende hur den nya järnvägen påverkar flygplatsen och dess funktioner.

Frågor rörande buller, vibrationer, stomljud och kontrollprogram behandlas i MKB:n. Vad gäller föroreningssituationen pågår dialog. Samtliga nämnda aspekter tillsammans med trafikledning kommer hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. Vad gäller ÅVS:en för väg 40 finns studien med i lokaliseringsutredningens underlag. I det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet kommer möjliga sträckningar inom den föreslagna korridoren att studeras.

Korridorerna kommer smalnats av i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. En uppdatering av förtydligande av utpekande för riksintresset har presenterats under hösten 2021. För förtydligandet av utpekande för riksintresset se avsnitt 4.3.4 i lokaliseringsutredningen.

6.9. Organisationer och föreningar som kan antas bli berörda

Intresse och aktivitetsföreningar

6.9.1. Benareby Aktivitetsförening

Benareby Aktivitetsförening stöder valet av korridor Mölnlycke. Skulle alternativ 2 korridor Tulebo ändå övervägas skulle Benareby delas och bykänslan raderas och södra delen ödeläggas.

Benareby är en äldre kulturbygd med höga historiska värden och är en unik bygd, där skolan ligger centralt i byn med utsikt över Yxsjön. Skolan är en enastående samlingspunkt där många intressen samlas under samma tak. Benareby är också med i kommunens kulturmiljö- och naturvårdsplan. Benareby är unikt i Sverige då tunnbinderiet var en viktig del av försörjningen. De flesta äldre gårdarna, en del från 1700-talet, har förutom de vanliga ekonomibyggnaderna även tunnbinderiverkstad. De naturvärden som denna bygd innefattar är gammelskog med en mängd rödlistade växtarter och djur. Naturvärdena är unika i sitt slag då de är så storstadsnära. Benareby är en attraktiv boplats för både människor och djur, därför är det en naturligt växande by med stor inflyttning av bland andra barnfamiljer. Aktivitetsföreningen är tydliga med att de vill fortsätta att leva och verka i Benareby.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:166

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna. I nästa skede av planeringsprocessen kommer fördjupade utredningar göras inom den korridor som blir beslutad i tillåtlighetsprövningen.

6.9.2. Betaniastiftelsen i Askim

Föreningen Betaniahemmet driver ett grupphem på fastigheten Kullabäckstorp 1:129. Denna verksamhet är extremt känslig och svår att flytta. Föreningen förutsätter en tidig kontakt om fastigheten kommer att beröras då en omlokalisering bedöms ta 1–3 år att genomföra.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:339.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har förståelse för olika verksamheters behov. Vid utformningen av järnvägsplanen och fortsatt planering av byggskede utreds påverkan på enskilda fastigheter både permanent och under byggtid. Samråd kommer att hållas med berörda.

6.9.3. Bollekollen

Bollekollen AB lyfter i sitt yttrande att om den nya järnvägen dras förbi deras anläggning kommer de att ha svårt att fortsätta sin verksamhet. En lokalisering invid anläggningen kommer innebära att landskapsbilden förändras avsevärt för deras besökare. Det finns även risk för bullerstörningar.

Bollekollen önskar en fortsatt dialog om hur detta ska lösas på bästa sätt.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:318 och 2021/71880:322.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna. Vid utformningen av järnvägsplanen och fortsatt planering av byggskede utreds påverkan på enskilda fastigheter både permanent och under byggtid. Samråd kommer att hållas med berörda.

6.9.4. Borås Flygplatsförening

Borås Flygplatsförening menar att en järnvägsdragnings under flygplatsen inte medför några problem för flygplatsen förutsatt att tunnelingång inte förläggs i flygplatsens närområde. En tunnelingång måste förläggas så långt från flygplatsen som möjligt. Huvudskälet till detta är i huvudsak säkerhetsavstånd samt att kontaktledningens nivå inte stör flygtrafiken.

Flygplatsföreningen låter även framföra att ett större område med våtmarker måste finnas kvar på grund av att man med dessa balanserar vattenflöden vid nederbörd samt tillrinning till Svinnabäcken. Idag står Flygplatsföreningen som ansvarig inför länsstyrelsen att detta efterlevs. Det medför enligt föreningen att det är direkt olämpligt att förlägga järnvägen på

bank söder om flygplatsen. Istället föreslås spårdragning på pelarbro över norra spetsen på Kärrmossasjön/Bolingen.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2021/71880:543

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna. Då rangordnat alternativ innebär markplan i anslutning till flygplatsen kommer ytterligare samråd att ske i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.9.5. Borås Skytteallians

Borås Skytteallians framför i sitt yttrande att det eventuella järnvägsområdet söder om Borås inte bör förläggas söder om väg 27 då ett stationsläge vid Osdal inkräktar på Borås Skyttecenters lokalisering vid Bråt.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2021/71880:321.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna. Fortsatt utredning av stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2.

6.9.6. Botaniska Föreningen i Göteborg

Föreningen refererar tillbaka till sitt remissvar från samråd hösten 2020 gällande sträckningen ovan mark mellan Mölnlycke och Björred, avseende Yxsjöns naturreservat. Föreningen förordar starkt att korridoren går så långt norrut som möjligt eller om det är tekniskt och ekonomiskt möjligt förläggas i tunnel från Mölnlycke till närmare Björred.

Föreningen anser det viktigt att de stora störningar som infrastrukturen kommer att innebära flyttas så långt som möjligt från naturreservat. Då vägbyggnation i tidigare relativt ostörd natur alltid medför införande av invasiva arter är det viktigt att hålla byggnationer och transporter så långt från naturreservatet som möjligt.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2021/71880:399.

Trafikverkets kommentar:

En kompletterande naturvärdesinventering från fältsäsongen 2021 har gjorts för den utökning norrut av korridor Mölnlycke som gjorts söder om Landvettersjön. Den kompletterande naturvärdesinventeringen är bilaga till den uppdaterade MKB:n. Se vidare Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.4. En mer exakt placering och utformning av järnvägen ingår i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.9.7. Friluftsförbundet Rävlanda-Hindås

Föreningen framför att dess verksamheter kommer att bli allvarligt påverkade av föreslagen lokalisering för den nya järnvägen. Särskilt lyfter föreningen platsen, "Tumlarn" vid Rammsjön nära Rävlanda, som har stor betydelse för närområdets rika friluftsliv.

Den föreslagna järnvägen anser föreningen inte kommer att medföra någon nytta för området utan bara förstörelse av natur för all framtid. Järnvägen kommer medföra konstanta höga ljud av passerande tåg som skrämmar bort vilda djur och förstör känslan av att vara i naturen.

Föreningen lyfter även att det är viktigt att lokaliseringstuderingen inkluderar ett barn- och ett socialt perspektiv i planeringen och att den beaktar att förstörd natur kan aldrig tas tillbaka.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/23920:939.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna. Till granskningen kommer frågor rörande buller redovisas i PM Buller.

Både barnperspektivet och det sociala perspektivet i stort lyfts särskilt i den sociala konsekvensanalys som tagits fram inom projektet. Här ingår bland annat frågor kopplat till rekreation och friluftsliv. Den sociala hållbarhetsdimensionen har tillsammans med de två andra hållbarhetsdimensionerna varit en central del i framtagandet och utvärderingen av lokaliseringalternativen.

Påverkan på rekreation och friluftsliv kommer utredas vidare i järnvägsplaneskedet. Fördjupningar avseende sträckningar inom den korridor som blir beslutad i tillåtlighetsprövningen, kommer göras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.9.8. Gesebols byalag och bygdegårdsförening

Byalaget drar slutsatsen att ingen del av det presenterade samrådsunderlaget ger stöd för att annan korridor än den sydliga i förhållande till Bollebygds tätort bör förordas. Byalaget delar Trafikverkets slutsats i MKB avseende järnvägens nordliga dragning. Den sydliga dragningen är i de flesta avseenden bättre. I synnerhet då det kommer till miljöpåverkan är den nordliga dragningen direkt olämplig.

Byalaget anser att det är en påtaglig brist i samrådsunderlaget att Trafikverket inte redovisar faktiska miljökonsekvenser vid användning av specifika byggnadstekniker och att underlaget bör kompletteras med detta.

Byalaget framför synpunkter avseende att påverkan på ytvatten blir varierande beroende på om järnvägen byggs på bro, i tunnel eller markplan. Byalaget efterfrågar hur Trafikverket tänker bygga, vilka resonemang som förs generellt kring Nolåns dalgång och om risk för påverkan inom ett större område finns. De efterfrågar även vilka tillstånd för vattenverksamheter som behöver sökas för anläggning av järnvägen söder om Bollebygds tätort. Byalaget ställer även frågan om vad som gäller för påverkan på yt- och grundvatten för föreslagen delsträcka mellan Landvetter flygplats och Borås. Byalaget önskar vidare en tydligare koppling till tillståndspliktiga vattenverksamheter enligt 11 kap miljöbalken som de facto kommer att behöva prövas. Underlaget bör även kompletteras med förslag till skyddsåtgärder.

Byalaget lyfter frågor kring hur masshanteringen hanteras i utredningen och uttrycker en oro för spridning av miljögifter, föroreningar och behov av mottagnings- och eller behandlingsanläggningar, inertdeponier med mera som kan krävas för att ta hand om massor från järnvägsprojektet. Byalaget lyfter att möjligheterna att avsätta massor i närområdet bör undersökas och belysas. Byalaget anser att lokaliseringsalternativet söder om Bollebygds tätort ska beskrivas utifrån förutsättningarna att fungera logistiskt för masshantering, med tanke på såväl massor som kan och som inte bör återvinnas.

Generellt anser byalaget att sammanfattningen av MKB i kapitel 8 borde efterföljas av en mer djupgående analys kopplad till de miljökonsekvenser Trafikverket identifierat för de respektive alternativen. Byalaget anser även att tabellen på sid 10 (sammanfattning av MKB) bör utökas med en kolumn för vilka tillståndsprövningar enligt 7, 9 och 11 kap miljöbalken samt vilka anmälningar som krävs, inkluderat även 12 kap miljöbalken, inom de områden av presumtiva miljöstörningar som finns upptagna i tabellen. Det bör finnas med en kolumn avseende behövliga provningar enligt plan- och bygglagen och lagen om allmänna vattentjänster.

Byalaget föreslår ett antal redaktionella ändringar för att öka förståelsen och tydligheten i samrådsunderlaget och menar att det för läsare är svåröverskådligt med beskrivning och analys i olika avsnitt. Det innebär att svar på en del frågor byalaget framför möjligen kan finnas i något av Trafikverkets underlag, därför bör Trafikverket omvärdera samrådsunderlagets redaktionella upplägg. Ett exempel är skrivningar avseende skydd för fåglar, vilket bör förtydligas. De lyfter även att det bör finnas en förklaring till hur variabler har definierats likt stort miljövärde, stor känslighet, stor, måttlig, liten och så vidare.

Byalaget anser att bortvalet av de nordliga korridorerna vid Gesebol tydligare ska kopplas till problematiken att uppnå miljökvalitetsnorm för vatten. Byalaget framför ett antal frågor rörande influensområde kopplat till Natura 2000-området Klippan – Varför Trafikverket anser att den valda korridoren inte påverkar bevarandevärden inom Natura 2000 och hur kom Trafikverket fram till detta? Vidare om Trafikverket har några funderingar kring den skärpta rättspraxis som gäller Natura 2000, i ett projekt som detta?

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/23920:969.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten och har rangordnat korridor Bollebygd Syd för fortsatt arbete.

Lokaliseringsutredningen har uppdaterats med vilka styrande dokument avseende teknisk standard som utredningen haft att förhålla sig till. Att redan i lokaliseringsutredningen redovisa faktiska miljökonsekvenser för specifika byggnadstekniker säger inte så mycket så länge man inte vet var i korridoren järnvägen kommer att anläggas. Av kartorna och beskrivningarna i lokaliseringsutredningens kapitel 6 framgår att Nolån och Sörån passeras på långa broar i alternativ Bollebygd Syd och att järnvägen kommer gå i markplan mellan dessa broar. Konsekvenser för Nolåns dalgång beskrivs i MKB. Det framgår av MKB:ns kapitel 12 att det kommer att krävas tillstånd för vattenverksamhet. Vad en sådan ansökan behöver innefatta för passagen av Nolån och Sörån får det fortsatta arbetet i järnvägsplanen utvisa.

Texterna i MKB avseende masshantering har uppdaterats.

Avseende sammanfattningen av MKB:n i lokaliseringsutredningen så har en mer djupgående analys kopplad till miljökonsekvenser nu redovisats i kapitel 9 i MKB. Den kolumn som efterfrågades i tabell i sammanfattningen av MKB finns i egen tabell i kapitel 12 i MKB och har inte bedömts krävas i sammanfattningen.

Rörande redaktionella ändringar noterar Trafikverket synpunkten men delar inte uppfattningen. Förklaring av begreppen finns att läsa i inledningen av kapitel 9 i MKB.

Trafikverket har valt bort korridorerna Hindås och Hestra huvudsakligen på grund av att dessa bedöms påverka Klippans Natura 2000-område på ett otillåtet sätt. Dessa korridorer påverkar också skyddade arters livsmiljöer. Dessa korridorer har däremot inte på ett lika tydligt sätt bedömts påverka möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnorm för vatten. Bollebygd Syd bedöms inte påverka de typiska arter som är knutna till livsmiljötypen Västlig Taiga i Klippan. MKB har kompletterats med en bullerutbredningskarta för Klippan. Trafikverket har haft flera samrådsmöten med länsstyrelsen angående ny praxis avseende artskydd. Skärpt rättspraxis för Natura 2000 har däremot inte varit en stor fråga i vägledningen från länsstyrelsen.

6.9.9. Hårssjöns-Tulebosjöns Fiskevårdsområdesförening.

Föreningen avstryker bestämt föreslagen dragning enligt alternativ Tulebo. Hårssjön är grund och kan därför vara mycket känslig för dränering som kan uppstå med ett tunnelalternativ. Påverkan skulle dock bli än värre vid förläggning av järnvägen i markplan på mark som inte har bärande material. Även bäcken mellan sjöarna är känslig och kommer inte tåla några större ingrepp. Föreningen menar också att alternativ Tulebo inte är genomtänkt då de stora höjdskillnaderna och den längre körsträckan än alternativ Mölnlycke gör det till ett sämre alternativ.

Föreningen lyfter även olika fiskarter som finns i sjön, bland annat ål som är skyddsklassad.

Vidare påpekar föreningen att det finns mängder av stenbrott i närområdet, som indikerar att berggrunden i området är mycket skiktad och söndersprucken, vilket kan medföra problem för ett tunnelbygge.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:837.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna. I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1), korridor Bollebygd Syd samt Korridor Osdal/Borås C med station vid Osdal och bibana till Borås C (B11A). För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2.

I nästa skede av planeringsprocessen kommer fördjupade utredningar göras inom den korridor som blir beslutad i tillåtlighetsprövningen.

6.9.10. Gånghesters Sportklubb

Gånghesters Sportklubb anser att det är olämpligt att förlägga den nya järnvägen i närhet till deras verksamhet och anläggningen Engvallen i utkanten av Gånghester. En förläggning här skulle medföra omfattande påverkan på föreningens verksamhet.

Föreningen känner även oro att Idrottsvägen kommer bli påverkad då detta är den enda vägen att ta sig till anläggningen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:49.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har studerat sträckan öster om Borås för att ge stöd åt lokaliseringsutredningen Göteborg–Borås och kommande beslut om val av lokalisering av station Borås. Fortsatt utredning av stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2.

6.9.11. Järnvägsfrämjandet

Järnvägsfrämjandet anser att de kvarvarande alternativen på de två delsträckorna Almedal-Landvetter flygplats och Landvetter flygplats–Borås är bra. Däremot är Järnvägsfrämjandet mycket kritiska till förslaget att placera stationen för den nya stambanan mot Jönköping och Stockholm i ett separat läge söder om Borås. Järnvägsfrämjandet är övertygade om att det försämrar resandeunderlaget högst radikalt och förhindrar Västsveriges näst största stad att bli en viktig järnvägsknutpunkt. I centrala Borås finns goda möjligheter för tågbyte till och från de olika regionala banorna som angör Borås C. Att inte låta den nya stambanan angöra resecentret vid Borås C anser järnvägsfrämjandet vore en katastrof för hela Västra Götaland. Det finns förslag som visar på att det inte blir dyrare att bygga en central station än en station vid Osdal på en hög och för övriga trafikslag otillgänglig bro.

Mellan Råvekärr och Landvetter flygplats anser Järnvägsfrämjandet liksom Trafikverket att korridor Mölnlycke är det bästa alternativet. En järnväg i tunnel under Mölnlycke samhälle undviker att skära en barriär rakt genom Finnsjöns friluftsområde. Att tunnelns mynning blir strax öster om samhället och att den nya banan inte går i samma korridor som Kust till kustbanan gör tyvärr att det blir svårt med pendeltågstrafik från den nuvarande stationen i Mölnlycke. Det kan tyckas vara olyckligt att ÅVS Stråket Göteborg–Borås inte görs i samklang med utredningarna om del av nya stambanan. Järnvägsfrämjandet anser att det redan nu bör planeras för var det kan bli möjligt med kopplingspunkter mellan de olika banorna vid exempelvis Mölnlycke och Bollebygd. Om det inte blir möjligt att växla över till och från den nya banan väster om Mölnlycke ser det ut att bli svårt för pendeltåg från Bollebygds och Härryda kommuner att nå Västlänken utan att det blir mycket stora ombyggnader vid Almedal. Det blir svårt att konkurrera med dagens intensiva busstrafik om tågen från exempelvis Landvetter och Mölnlycke tvingas använda Gårdatunneln i stället för Västlänken och därmed inte når stationerna vid Korsvägen och Haga.

Om stationen i Mölnlycke ska vara kvar i sitt nuvarande läge anser järnvägsfrämjandet att det behövs kopplingspunkter mellan Kust till kustbanan och den nya stambanan både öster och väster om samhället. Österut för att det ska bli möjligt att nå Landvetter flygplats och Borås snabbt utan tidsödande byten och västerut för att via Mölndal snabbt och enkelt ansluta till Västlänken och därmed nå de centrala delarna av Göteborg.

Mellan Rävlanda och Bollebygd där den nya stambanan väntas korsa befintlig Kust till kustbana anser Järnvägsfrämjandet att det också behövs en kopplingspunkt mellan de två banorna. Detta för att möjliggöra Västra Götalandsregionens trafikförsörjningsprogram Målbild tåg 2035. Där föreslås pendeltågstrafik på båda banorna med stationslägen i Bollebygd, Landvetter flygplats, Landvetter Södra och Mölnlycke på stambanan. För Kust till kustbanan planeras det för 18 dubbelturer (mot 9 idag) med möjliga stationslägen vid Sjömarken, Sandared, Hultafors, Olsfors, Bollebygd, Rävlanda, Hindås, Rya, Härryda, Landvetter C Mölnlycke och Liseberg. Om kopplingspunkterna mellan de båda banorna inte finns med från början kommer Bollebygds och Härrydas kommuner inte att ha någon större glädje av den nya stambanan. De gissningsvis 15–20 procent av dagens intensiva busstrafik till och från Göteborg som försvinner när det blir tät tågtrafik till och från Borås kommer förmodligen snabbt att återkomma i form av utökad trafik från de expanderande kommunerna Härryda och Bollebygd om det inte blir spårtrafik även därifrån.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:133.

Trafikverkets kommentar:

I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1), korridor Bollebygd Syd samt Korridor Osdal/Borås C med station vid Osdal och bibana till Borås C (B11A). För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2. Fortsatt utredning av stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2. För mer information om station Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.7.4.

Avseende kopplingspunkt mellan Kust till kustbanan och ny stambana se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2.

6.9.12. Lantbrukarnas riksförbund

Lantbrukarnas riksförbund (LRF), förespråkar att banan placeras så nära annan infrastruktur som möjligt samt med stor andel tunnel och att minimalt med mark lämnas mellan väg 27/40 och spåren då denna remsa riskerar att bli obrukbar. Vidare menar LRF att nya vägar och järnvägar skapar barriärer i landskapet vilket medför större intrång samt krav på mer trädsäkring. I Borås förordas en dragning nära väg 27. Då inkräktas det inte heller på privat mark.

LRF är förhållandevis nöjt med delsträckan Bollebygd–Borås är LRF och skulle gärna se bro över dalgångarna Nolån och Sörån i Bollebygd för att minska intrånget.

LRF förutsätter att Trafikverket samverkar med andra aktörer som planerar och bygger infrastruktur i banans närhet och påpekar vikten med framförhållning vid kablfiering av kraftledningar, speciellt när privat mark tas i anspråk.

I den mån marklösen är aktuellt behöver detta ske med stor förståelse för den enskildes situation. Intrångsersättningarna är en viktig del för de berörda och måste prioriteras vilket markförhandlarna behöver vara väl införstådda. Även placering av viltpassager önskas ske i samråd med berörda fastighetsägare.

LRF saknar information om arbetsvägar och arbetsytor som kommer att belasta privat mark och efterlyser uppgifter om vilka förstärkningsåtgärder och andra skadeförebyggande åtgärder som kommer att ske.

LRF påpekar vikten av att bygga bullervallar och då återanvända schaktmassor och sprängsten från bygget för att minska dyra frakt- och deponikostnader.

LRF önskar att Trafikverket tydligt belyser hur grundvatten och vattentäkter kan påverkas och vilka åtgärder som ska ske om enskilda får minskat eller upphört tillflöde i vattentäkter.

Med tanke på coronapandemin bör behovet av snabba transporter med station enbart vid flygplatsen diskuteras. Ska järnvägen vara ett attraktivt pendlingsalternativ behöver antalet stationer där tåget stannar utökas. Persontransportbehovet kan komma att ändras då allt fler väljer att jobba hemifrån.

Öster om flygplatsen ser LRF gärna att tunneln förlängs för att minska störningarna för de boende vilket även bör övervägas på andra platser där inskränkningar sker i boendemiljön och livsvillkoren.

Det har gjorts en god redogörelse i MKB om hur det gröna näringslivet ser ut i området.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:517.

Trafikverkets kommentar:

En mer exakt placering och utformning av järnvägen beror bland annat av topografi och avvägningar mot kostnad för olika anläggningstyper, vilket kommer ske i fortsatt arbete i järnvägsplaneskedet.

Trafikverket har kontinuerliga samråd med olika parter vilket kommer fortsätta i kommande arbete i järnvägsplaneskedet. Trafikverket arbetar efter att enskilda som påverkas ska visas stor förståelse och hanteras korrekt. Information och tidig dialog eftersträvas i det kommande arbetet med järnvägsplan. Påverkan på enskilda fastigheter hanteras i fortsatt arbete i järnvägsplaneskedet. Detta gäller även påverkan på enskilda brunnar och andra grundvattenberoende värden.

Frågor rörande arbetsvägar och arbetsytor samt bullervallar kommer fördjupas i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Rörande planerade stationer längs sträckan se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.4. Hur det ”nya normala” efter pandemin kommer att bli vet ingen men

Trafikverket tror att det även fortsättningsvis kommer finnas behov av att resa och då är det viktigt att det finns hållbara alternativ. Därtill är möjligheten till distansarbete inte jämnt fördelad i befolkningen och flera stora yrkesgrupper saknar idag denna möjlighet. Trafikverket arbetar på uppdrag av regeringen och följer den nationella planen som talar om hur Trafikverket ska ta hand om och utveckla den statliga infrastrukturen på vägar, järnvägar och för sjö- och luftfart.

6.9.13. Lindome Viltvårdsområdesförening

På grund av att korridor Tulebo enligt MKB ”bryter viktiga ekologiska samband och tar värdefulla livsmiljöer i anspråk” samt att det i MKB framgår att ”markanspråk och fysiska intrång av järnväg som går i skärning eller på bank innebär en i många fall permanent förlust av habitat samt en fragmentering av livsmiljöer så avstyrker Lindome Viltvårdsområdesförening förslaget. Vidare yrkar föreningen på att om järnvägen över huvud taget ska anläggas, så ska den dras i tunnel så långt som möjligt för att skydda det unika skogsområdet med alla dess djurarter så som älg, skogshare och vildsvin med flera som alla hotas av järnvägen.

Föreningen lyfter att de olika djurarterna utgör ett betydande inslag i det ekologiska systemet som finns i den orörda naturen, i vilket området ingår. Även små störningar kan få ekosystemet att kantra och utifrån den utgångspunkten är de korridoralternativ som i huvudsak utgörs av tunnlar att föredra för att skydda skogen och dess djurarter.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:939.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten. Den mer exakta placeringen och utformningen av järnvägen beror bland annat av topografi och avvägningar mot kostnad för olika anläggningstyper. I nästa skede av planeringsprocessen kommer fördjupade utredningar genomföras inom den korridor som blir beslutad i tillåtlighetsprövningen. Ett exempel på en sådan fördjupad utredning är barriäreffekter för vilt.

Det framgår av MKB:ns kapitel 12 att det kommer att krävas tillstånd för vattenverksamhet.

6.9.14. Odlingföreningen Tillsammans

Föreningen odlar mark på fastigheten Sandbäck 1:117 som kommer att beröras av båda de föreslagna alternativen. Föreningen är i sak positivt inställd till tåg som transportmedel men anser att det är fel att ta odlingsmark i anspråk för att bygga ut järnvägen. Om det inte är möjligt för föreningen att vara kvar på nuvarande plats så önskas en god dialog med Trafikverket och Mölndals stad för att hitta likvärdig mark för att fortsätta verksamheten.

Vidare anser föreningen att påverkan på möjligheten till stadsodling och föreningsliv bör förtydligas i den sociala konsekvensanalysen. Föreningen anser även att det utifrån utvärderingen på de olika korridorerna i planbeskrivningen och MKB:n är svårt att utläsa om den bedömda påverkan på jordbruksmarken i Pilegården avser marken föreningen brukar eller annan närliggande mark.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:914.

Trafikverkets kommentar:

I kommande skede, vid utformning av järnvägsplanen, utreds påverkan på enskilda fastigheter och i denna utredning kommer kontakt tas med berörda som påverkas, för att utreda olika lösningar.

6.9.15. Rysshagens intresseförening

En av de största anledningarna till höghastighetståget är att binda ihop våra tre största städer för att möjliggöra kompetensutveckling och -utbyte, men i spåren efter coronapandemin har arbetsmiljön förändrats och möjligheten att arbeta utanför storstäderna har mångdubblats. Föreningen anser att det är befängt att bygga en järnväg som kommer vara utdaterad innan den ens tas i bruk. Enligt föreningen är det bättre att bygga ut befintlig stambanan och på så vis öka nyttan för kringliggande städer och kommuner.

Vidare lyfter föreningen att det i Borås Stad finns flera rekreationsområden, varav området kring Viared har snabbast framfart. Här bedrivs flera rekreationsverksamheter. Runt Viared byggs även både privata bostäder och företagsfastigheter.

Föreningen lyfter även att djurlivet är rikt i Viared och att förstöra detta med ytterligare en barriär är inte ekologiskt försvarbart.

Slutligen lyfter föreningen att Naturvårdsverket skriver att det är angeläget att skapa och skydda tysta och rofyllda miljöer för rekreation där en positiv ljudmiljö från naturen kan upplevas. Ur bullerperspektiv är det särskilt angeläget att tätortsnära rekreationsområden och större sammanhängande områden för rekreationsvistelse blir så tysta som möjligt. Staten måste ta sitt ansvar för att skydda dessa områden. Viared är ett sådant tätortsnära rekreationsområde som har ett mycket stort värde för samhällets invånare.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:370 och 377.

Trafikverkets kommentar:

Avseende påverkan på resvanor till följd av pandemin se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.9.12.

Den nya stambanan mellan Stockholm och Göteborg möjliggör resor med höghastighetståg mellan landets två största städer på strax över två timmar, jämfört med drygt 3 timmar idag. Den förbättrade tillgängligheten till Stockholm, liksom till andra stationsorter utmed den nya stambanan såsom Linköping och Norrköping, tillfaller samtliga invånare i Göteborgsregionen. Den nya stambanan kommer att skapa goda förutsättningar för att stärka och bättre integrera de idag åtskilda lokala arbetsmarknaderna Göteborg och Borås. Se även Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.4.

Påverkan på friluftsliv och rekreationsområden beskrivs i den sociala konsekvensanalysen som tagits fram inom projektet samt har inarbetats i MKB:n.

Fördjupningar avseende sträckningar inom den korridor som blir beslutad i tillåtlighetsprövningen, kommer göras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.9.16. Sportfiskarna

Sportfiskarna avstyrker båda de föreslagna korridorerna Mölnlycke och Tulebo och yrkar på att om järnvägen över huvud taget ska byggas, så ska den dras i tunnel under Yxsjöområdet för att skydda det unika skogsområdet med alla dess våtmarker och vattendrag.

Sportfiskarna konstaterar i sitt yttrande att de föreslagna korridorerna innebär ett mycket stort intrång i området och särskilt i naturområden där friluftsliv och fiske bedrivs och vidare att de naturliga förutsättningarna i de idag opåverkade naturområdena kommer att förändras påtagligt.

Skärningar och banker kommer att påverka hydrologin i området och därmed förutsättningarna för de akvatiska ekosystemet i sjöarna.

Sportfiskarna efterlyser ett ställningstagande om hur Trafikverket ska bidra till att miljö kvalitetsnormer för sjöar och vattendrag i området ska uppnås om järnvägsplanerna genomförs. Vidare anser Sportfiskarna att det är anmärkningsvärt att dessa frågor inte är tydligt belysta i MKB.

Sportfiskarna påpekar att friluftsområden är utpekade i underlagen, men efterlyser även en konsekvensanalys över hur friluftslivet påverkas av alternativen och då särskilt hur vattenanknuten friluftssysselsättning och fiske påverkas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:565.

Trafikverkets kommentar:

Anläggningstyp och tunnellängder är framtagna utifrån topografiska förhållanden, kostnader och avvägningar mellan alla tre hållbarhetsperspektiv.

Anläggningstyper kommer hanteras vidare i det fortsatta järnvägsplaneskedet.

Skärningar och bankers påverkan på hydrologin i området har studerats inom ramen för MKB.

MKB har utvecklats i delen miljö kvalitetsnorm för vatten inklusive frågan om järnvägen motverkar möjliga åtgärder föreslagna i VattenInformationsSystem för Sverige - VISS.

Påverkan på friluftsliv och rekreationsområden beskrivs i den sociala konsekvensanalysen som tagits fram inom projektet samt har inarbetats i MKB:n. Fiske är en av många friluftsaktiviteter som beaktats när rekreation- och friluftslivsområden identifierats. Konsekvensbeskrivningen har dock inte gjorts utifrån varje enskild aktivitet eftersom detta skulle bli alltför omfattande och kräva en detaljeringsgrad som ännu inte finns i detta tidiga utredningsskede.

Trafikverket noterar synpunkterna. Fördjupningar avseende sträckningar inom den korridor som blir beslutad i tillåtlighetsprövningen, kommer göras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet

6.9.17. S:t Sigfrids griftegård (Svenska kyrkan)

Kyrkogården S:t Sigfrids griftegård ingår i fastigheten Borås Gässlösa 6:1 vilken berörs av den planerade järnvägen. På kyrkogården vilar cirka 80 000 gravsatta människor och Kyrkogården framhåller att 2 kap begravningslagen ska efterlevas. Detta innebär ett lagstadgat krav på respektfull behandling av det objekt som en avlidens kvarlevor utgör.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2021/71880:201.

Trafikverkets kommentar:

Kyrkogårdssområdet är beläget precis norr om korridoren för de rangordnade alternativen som är belägna vid Osdal. Fortsatt utredning av stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal och vidare, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2.

Väg- och samfällighetsföreningar

6.9.18. Nya Långenas samfällighetsförening

Föreningen har inkommit med två yttrande som sammanfattas gemensamt nedan.

Föreningen påpekar i sitt yttrande att den motsätter sig korridor Mölnlycke och tågbanan överlag då den inte ser nyttan. Den tänka dragningen av korridoren kommer enligt föreningen att påverka närliggande fastigheter och naturområden negativt, under såväl bygg- som driftskede.

Förslaget skulle skapa en negativ påverkan på värdering på fastigheterna i området vilket skapar stor oro bland fastighetsägare och markägare. Detta gäller både villabebyggelsen och omgivande skogsmark som idag delvis används för näringsverksamhet. Enligt förslaget skulle skogsägarens mark klyvas upp i flera mindre områden vilket kraftigt skulle försvåra möjligheterna att bedriva underhåll och affärsverksamhet.

Föreningen menar också att samfällighetens vägar som kommer att användas under byggtiden inte är lämpade för den typ av trafik som väntas gå på dem.

Slutligen frågar sig föreningen vad nyttan med banan är samt påpekar att eldrivna flyg kanske finns på marknaden innan denna bana är färdigställd vilket kan göra investeringen i den nya järnvägen obsolet.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2021/71880:230 och 2021/71880:19.

Trafikverkets kommentar:

Avseende Trafikverkets uppdrag att genomföra nya stambanor se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.4.

När Trafikverket planerar för den nya järnvägen följs en planläggningsprocess som är en juridisk och demokratisk process. Trafikverket försöker att hålla ett högt tempo i processen för att boende så snabbt som möjligt ska kunna få beslut om vilket alternativ det blir. I nästa skede, utformning av järnvägsplan så kommer påverkan på enskilda fastigheter utredas. Då tittar Trafikverket på hur både villafastigheter och skogsfastigheter påverkas och arbetar för att hitta lämpliga lösningar.

Hanteringen av enskilda vägar med mera kommer att fördjupas i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.9.19. Nabbauddens väg och stugförening

Föreningen motsätter sig att den nya järnvägen ska byggas vid Segloravägen samt att Västersjön ska delas mitt itu av en järnväg. Istället förespråkas en sträckning längs med väg 27/40. Om detta inte är möjligt så hoppas föreningen på att järnvägen dras i tunnel för att minimera åverkan på människor, djur och natur kring Segloravägen.

I Västersjön har gös planterats in och sjön frekventeras av fiskare året om. Kommunen planerar även för en kanotled i sjön. Flera fågelarter så som storlom, mandarinand, knipa och storskrak häckar årligen i viken mot Segloravägen.

Slutligen påpekar föreningen att resandet i samhället har förändrats genom coronapandemin och att det inte längre finns något behov av en ny järnväg.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2021/71880:760.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket notera synpunkterna. Fördjupade studier kommer att göras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Avseende pandemins påverkan på resande se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.9.12.

6.9.20. Rävlanda samfällighetsförening

Rävlanda Samfällighetsförening påpekar i sitt yttrande att en järnväg är ett stort ingrepp i landskapet och att störningar i form av buller bör samlas så långt ifrån samhället som möjligt. Föreningen ser också gärna att järnvägen placeras i nära anslutning till väg 27/40 för att samla infrastrukturen.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2021/23920:724.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna och fördjupningar avseende sträckningar inom den korridor som blir beslutad, kommer göras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.9.21. Samfälligheten Spetsmätaren

Föreningen känner att vibrationer är en riskfaktor. I området finns mycket lera och vibrationer kan orsaka sättningar i marken runt samfällighetens fastigheter i Mölndal/Rävekärr. Det finns även risk för skred. Föreningen förutsätter att en grundlig geologisk utredning görs för att säkerställa att fastigheterna inte skadas eller att marken blir instabil.

Även översvämningsrisken för kringliggande områden ses som en risk, inte minst med tanke på klimatförändringarna.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:2.

Trafikverkets kommentar:

Både vibrationer och översvämningsrisker har utvecklats sedan samrådet och lokaliseringsutredningen har uppdaterats. I det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet kommer det att utföras grundliga undersökningar och utredningar avseende geotekniska åtgärder för att motverka sättningar. Vidare kommer behov av översvämningskydd samt vibrationsdämpande åtgärder för berört område att klargöras.

6.9.22. Åbydalens samfällighetsförening

Föreningen menar i sitt yttrande att trots att bostadsområdet inte längre är direkt berört efter rangordningen av korridorerna kvarstår hinder för beviljande av bygglov. Föreningen menar också att det medför lägre fastighetsvärden och att det innebär svårigheter att planera och agera för framtiden. Föreningen hänvisar till kommunens hemsida och till det yttrande som Hälaryda kommun lämnat och till sitt eget yttrande i samråd våren 2020.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:545.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten. Det pågår arbete med att uppdatera riskintresseanspråket för den nya järnvägen. Läs mer under Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.4. Det är i arbetet med järnvägsplanerna som det exakta markanspråket bestäms, innan dess utgör riksintresset ett större markanspråk för att säkra genomförandet av den nya järnvägen.

Naturskyddsföreningar

6.9.23. Borås Naturskyddsförening

Borås Naturskyddsförening anser att samtliga sträckningsförslag med sträckning helt eller delvis norr om väg 27/40 inte bör komma till stånd då de bland annat ger stor påverkan på den tysta miljö som finns där.

Det är positivt att Trafikverket valt bort de alternativ som gått genom moss- och myrmarksområden.

Sträckningsalternativet Bollebygd Syd tror föreningen är det alternativ som ger minst påverkan på natur och djur. Sträckningen bör läggas så nära befintlig väg 27/40 som möjligt mellan Bollebygds kommungräns västerut och Viared. Föreningen noterar att vidare sträckning mot Borås tyvärr inte planeras att gå i tunnel. Ingreppen i naturen med föreslagen sträckning kommer att påverka såväl människor som fauna och flora på ett negativt sätt. Sjösystemet med ett stort antal större och mindre sjöar mellan Viared och Borås kommer bli kraftigt berörda. Här blir det rörliga friluftslivet väster om Borås tätort starkt påverkat.

Då föreningen främst ser till påverkan av naturen förordas att sträckningen från Viared till Borås C går i tunnel med en gemensam station under mark vid Borås C.

Beträffande B11A Osdal med säckstation vid Borås C, med framtida sträckning av huvudbanan på bro över Viskan, kommer troligen detta alternativ tillsammans med befintlig bro för väg 27 kraftigt störa fåglarnas sträckning genom Viskadalen. Även befintligt ridhus med rasthagar kommer att påverkas negativt. Redan i aktuell etapp kommer säckbana påverka närmiljö och ridhus negativt. Övriga stationsalternativ väljer Trafikverket bort av olika skäl och Naturskyddsföreningen väljer därför att inte kommentera dessa.

Förening menar på att samtliga sträckningsförslag resulterar i mer eller mindre stora barriäreffekter i naturen. Det är därför viktigt att etablera viltpassager för att minimera störningar för djurlivet. Placeringen av dessa bör enligt naturskyddsföreningen göras med exempelvis jägare och andra som har kunskap om djurens vandringsleder. Det kan även bli aktuellt med nya viltpassager över väg 27/40 beroende på sträckning av Götalandsbanan.

Beträffande påverkan på enskilda arter, såväl fauna som flora, bör observationer redovisade i Artportalen beaktas. Föreningen har inga möjligheter att inventera berört område men förutsätter att biologisk expertis anlitas av Trafikverket.

Föreningen framför sina tankar kring att coronapandemin medfört förändrade resmönster: Kan det vara så att framtida långpendling inte återgår till samma mönster som tidigare? Blir då denna järnvägssatsning ekonomiskt försvarbar? En elektrifiering av busstrafiken Borås–Göteborg borde då vara mer lönsam såväl ekonomiskt som miljömässigt.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:728.

Trafikverkets kommentar:

Alternativ med station i tunnel under Borås C har ingått i utredningen, men valts bort.

Observationer redovisade i Artportalen har ingått i underlaget för bedömning av påverkan på skyddade arter och konsekvenser för naturmiljö. I det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet kommer fördjupade naturvärdesinventeringar att göras av experter anlitate av Trafikverket. Även andra fördjupade utredningar kommer att genomföras, till exempel avseende barriäreffekter för vilt, inom den korridor som blir beslutad i tillåtlighetsprövningen.

Avseende pandemins påverkan på resande se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.9.12.

6.9.24. Mölndals Naturskyddsförening

Mölndals Naturskyddsförening förordar alternativ 1. Tunneln bör förlängas så att konflikter med artskyddsförordningen undviks i Yxsjöområdet.

Naturskyddsföreningen menar att även om järnvägen i det långa tidsperspektivet kan betraktas som ett hållbart transportmedel så är tiden för dess anläggning problematisk. Bygget kommer att vålla stora utsläpp av växthusgaser i ett skede då nettoutflödet måste minska drastiskt om katastrofala klimatförändringar ska kunna undvikas. Positiva effekter av framtida minskande CO₂-emissioner genom olika substitutionseffekter kommer för sent för att kunna bidra till uppfyllande av Parisavtalet. Det faktum att järnvägsdragningen från klimatsperspektiv inte är klimatmässigt gynnsam gör den ännu svårare att försvara om den dessutom vållar skada på biodiversiteten.

Naturskyddsföreningen menar att alla åtgärder oavsett kostnad måste vidtas för att undvika intrång och skada på såväl befintliga som potentiella naturvärden utmed järnvägen, oavsett var den lokaliseras.

Naturskyddsföreningen menar att placering av evakuerings-, anläggnings- och underhållsvägar bör tydliggöras och undrar vidare var ventilationstrummar för tunnarna kommer att placeras och vilken påverkan de får på naturen. Den undrar också om massorna från tunnelbygge med mera kommer att återanvändas på banvallen och i det fall det blir lera över var den kommer att placeras.

Av handlingarna framgår att omfattande stabiliseringsåtgärder erfordras för att säkra banvallen på den djupa leran i Mölndalsåns dalgång och att ån även kommer att beröras. Föreningen påminner om att dalgången utgör åns naturliga svämplan och att man därför bör förvänta översvämningsproblem vid framtida höga flöden och inte förlita sig på de tekniska åtgärder Mölndals stad vidtagit för att motverka problematiken. Föreningen menar också att hårdgjorda ytor vid anläggning av uppställningsspår i Sandbäck ökar direktavrinningen från Källeredsbäcken till Mölndalsån vars avrinningskapacitet är begränsad. Vidare undrar föreningen om det blir buller vid sjöarna som kan störa djurlivet, exempelvis om tunneln går under Råvekärrs Långevatten.

Naturskyddsföreningen framför att Mölndalsån ingår i Mölndal stads grönstrukturprogram och dalgångens potential som grön/blå korridor bör ingå i bedömningarna kring hur stationsområdet utformas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:521.

Trafikverkets kommentar:

Allt byggande av infrastruktur ger CO₂-utsläpp, mycket på grund av den betong och det stål som används vid byggandet men många andra faktorer spelar också in för den totala klimatpåverkan. Byggandet kommer även ge positiva effekter genom överflyttning från trafikslag som är mer energikrävande och som har större klimatpåverkan än järnvägstrafiken. I PM Klimat har projektets olika klimataspekter samlats och beskrivits.

Att bygga anläggningen är den största negativt klimatpåverkande posten och därför arbetar Trafikverket med det nationella målet att infrastruktur ska vara klimatneutral senast år 2045. Utsläppen ska reduceras successivt fram till dess. För de anläggningsdelar som tas i drift år 2035 ska projektet Göteborg–Borås ha reducerat sina utsläpp med minst 80 procent (jämfört med 2015). Även om det är i tidigt skede av planeringen så börjar arbetet redan nu i lokaliseringsutredningen för att kunna nå dessa mål. Den klimatkalkyl som görs inom projektet visar utsläppen i 2015 års nivå och utifrån den ska en minst 80-procentig reduktion ha gjorts när anläggningen är klar (för delar som tas i drift 2030 gäller minst 50-procentig reduktion).

Trafikverket uppfattar att föreningen upplever det svårt att godta den stora negativa konsekvens för naturmiljö som alternativ Mölnlycke och alternativ Tulebo innebär när det samtidigt riskerar att bli stor klimatpåverkan under byggtiden. I den samlade bedömningen i lokaliseringsutredningen har alternativ Mölnlycke sammantaget värderats att vara det bästa alternativet. Lokaliseringsutredningen kommer att kompletteras med en lista över skyddsåtgärder som Trafikverket åtar sig att utföra för att begränsa påverkan på bland annat naturmiljö.

Fördjupade utredningar avseende översvämning och skyfall i Mölndalsåns dalgång har gjorts inför det fortsatta arbetet med järnvägsplaneskedet. Viss information om översvämning och skyfall framgår i kapitel 9 i MKB under rubriken Översvämning.

Gällande de byggnadstekniska frågor som naturskyddsföreningen framför hanteras dessa i järnvägsplaneskedet. Fordjupade inventeringar såsom bottenfaunainventering, har under hösten 2021 utförts i Mölndalsån vid Forsåker, för ökad kunskap om vad ingrepp här kan ge för reell påverkan på miljökvalitetsnorm för vatten. I det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet kommer en fördjupad naturvärdesinventering att genomföras enligt standard, då ingår även vattendrag i inventeringen. En sådan inventering kan vara ett underlag till gestaltningen av stationsområdet. Avseende miljökvalitetsnorm för vatten se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.5.

6.9.25. Naturskyddsföreningen i Härryda

Naturskyddsföreningen avvisar helt korridor Tulebo som går söder om Yxsjön och genom Benareby och söder om Finnsjön. Korridoren är i mycket stor konflikt med natur-, friluftsvärden samt social miljö. Det mycket värdefulla Yxsjöområdet med unika naturvärden kommer att påverkas starkt. Ett stort antal skyddade arter påverkas mycket negativt.

Naturskyddsföreningen avvisar även korridor Mölnlycke norr om Yxsjön enligt nuvarande utformning då denna är i konflikt med mycket höga natur- och friluftsvärden. Föreningen förordar enligt Trafikverkets tidigare förslag att bygga en tunnel under Yxsjöområdet och fram till Björred. Tyvärr har detta förslag tagits bort (som en besparing). Nuvarande dragning går endast i markplan. En dragning i markplan ger dock mycket stor påverkan och kan endast accepteras om man går i Yxsjöområdets nordligaste del, norr om nuvarande

korridoralternativ. Järnvägen måste här dras i en något vidare böj än vad nuvarande korridoralternativ tillåter.

Naturskyddsföreningen anser att det fortsatt finns omfattande brister i det underlag som Trafikverket tagit fram. Detta trots att en särskild naturvärdesinventering har utförts och presenteras i underlaget. De stora bristerna gäller uppgifter kring naturvärden och särskilt uppgifter för skyddsvärda arter där underlaget är mycket bristfälligt. Något som gör att även bedömningarna av påverkan och miljökonsekvenserna blir bristfälliga. Den MKB som tagits fram lider starkt av dessa brister. Bristerna är så omfattande att naturskyddsföreningen gör bedömningen att utredningsarbetet måste stannas upp och processen bör ta ett steg tillbaka så att kompletteringar kan göras av naturvårdsunderlaget, så att detta kommer in rätt i processen. Särskilt viktigt är det att det görs ett omtag av uppgiftsunderlaget och bedömningarna av skyddade arter då denna fråga utgör en av de viktigaste vid prioritering och val av korridorer. I MKB:n hanteras frågan om skyddade arter mycket summariskt och det nämns endast förekomst av fjorton skyddade arter inom hela utredningssträckan på tjugo mil. Detta kan jämföras med Yxsjöområdet där två korridorer passerar med en sträcka av cirka 2 mil. Bara inom detta område är över sjuttio skyddade arter kända. Endast ett fåtal finns noterade i Trafikverkets naturvärdesinventering. Det är orimligt att så få skyddade arter som Trafikverket nämner berörs. Här borde varningsklockor ha ringt hos utredarna och ansvariga på Trafikverket om att underlaget är mycket bristfälligt.

Särskilt bristfälligt är underlaget för skyddade arter för korridor Tulebo. Här finns kända uppgifter kring skyddade arter som exempelvis åkergroda, bred paljettdykare, fladdermöss och flertalet arter av fågel. Varför Trafikverket i sina inventeringar inte lyckats identifiera dessa förekomster och varför man inte redovisat de uppgifter som finns kända kring förekomsterna är svårt att förstå. Bristerna drabbar dock utredningen.

För korridor Mölnlycke norr om Yxsjön är naturvårdsunderlaget något bättre än söder om Yxsjön. Detta beroende på att Trafikverket här under 2015–2018 gjort en fördjupad inventering och dokumentation i samband med arbetet med en tidigare järnvägsplan i området. Naturskyddsföreningen deltog i samband med detta i ett flertal samråd med Trafikverket och lämnade uppgifter kring arter och naturvärden. Naturskyddsföreningen kan dock se att en stor del av dessa uppgifter inte har redovisats i nuvarande samrådsunderlag.

Söder om Landvetter och öster om Mölnlycke ligger Yxsjöområdet, ett större och värdefullt naturområde. Naturskyddsföreningen menar att Yxsjöområdet helt har förbisetts i Trafikverkets utredning som sammanhållande område med mycket höga naturvärden trots att två av utredningens huvudalternativ går genom området. Att området med dess naturvärden inte redovisas i utredningen är mycket allvarligt och en stor brist. Föreningen har redogjort för de inventeringar som gjorts i Yxsjöområdet och för områdets kvaliteter.

En dragning på i markplan med nuvarande korridoralternativ skulle komma att ge mycket stora konsekvenser för naturvärden, skyddade arter, ekosystemtjänster, gröna länkar, landskapsekologi, friluftsliv och kulturmiljövärden. Därtill kommer stor social påverkan.

Föreningen menar att den har gjort egna analyser som visar på omfattande konflikter mellan de två föreslagna korridorerna och de fem arter som analyserats. Enligt föreningen

är det tydligt att Trafikverket behöver göra ett omtag i utredningen och göra en omprövning av miljökonsekvenserna.

Naturskyddsföreningen anser att det finns omfattande brister i naturvärdesinventeringen. Dessa kan sammanfattas i att det saknas redovisning av viktiga naturvärden, många viktiga artuppgifter för skyddade/rödlistade/ovanliga arter saknas, naturvärden har felaktigt klassats för lågt. Vidare anser naturskyddsföreningen att fältinventeringarna är bristfälliga, att gamla inventeringar utan artuppgifter har använts och att stor del av området inte har besökts i fält, många kända och aktuella inventeringar har ej beaktats, skyddade/rödlistade arter har inte inventerats samt att inga underökningar har gjorts av artförekomster i vattenmiljöerna.

Naturskyddsföreningen har funnit att inventeringen av sträckan för korridor Tulebo inom Yxsjöområdet har mycket stora brister. Som exempel på bristerna kan tjäder lyftas fram och belysas. Tjäder förekommer över en stor del av Yxsjöområdet med en stor population. Tjäder har inventerats i Yxsjöområdet av naturskyddsföreningen och Göteborgs Ornitologiska förening i över tio år. Förekomsten har även dokumenterats i ett flertal andra naturvärdesinventeringar. Populationen utgör en av de största i sydvästra Sverige med förekomst av minst tio tuffar. I Trafikverkets naturvärdesinventering nämns dock inte denna stora förekomst av tjäder.

Naturskyddsföreningen anser att underlagsmaterialet har så stora brister att de inte kan utgöra en tillräcklig grund för att utredningen ska kunna anses som laglig ur en miljöskyddssynvinkel. Miljöbalken och EU-rätten ställer höga krav på att relevant och tillräckligt underlag tas fram för att man ska kunna beskriva natur- och miljövärden och för att man ska kunna göra riktiga miljöbedömningar. Det går inte att göra en bedömning av projektets samlade miljöpåverkan med detta mycket bristfälliga underlag. MKB:n kan inte anses leva upp till lagkraven.

Naturskyddsföreningen tror inte att bristerna är begränsade till Yxsjöområdet, vilket särskilt granskats. Naturskyddsföreningens bedömning är att bristerna i utredningsmaterialet är generella och gäller för hela projektet, eftersom samma metodik och arbetssätt använts på alla sträckor.

Naturskyddsföreningen vill när det gäller hanteringen av skyddade arter särskilt hänvisa till en ny dom i EU-domstolen C:2021:166 (de förenade målen C-473/19 och C-474/19), vilken visar att den svenska praxis som tillämpats för skyddade arter har varit bristfälliga. EU-domen skärper kraven på verksamhetsutövare och myndigheter som Trafikverket. I skenet av EU-domstolens dom blir Trafikverkets underlag och arbete med artskyddsfrågor än mer aktuellt att revidera.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2019/1823:1548.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna. För urvalsprocessen se Trafikverkets kommentar under avsnitt 6.5.4 samt kapitel 2 i lokaliseringsutredningen.

Inför samråd 3 utökades korridoren något i Yxsjöområdets nordligaste del. Bedömningen är att en mer omfattande utökning norrut än vad som gjorts skulle

få omfattande järnvägstekniska följder på andra geografiska platser. Som följd av den utökade korridoren har en kompletterande naturvärdesinventering gjorts för det utökade området. Det har även gjorts en tjäderinventering under våren 2021.

Den naturvärdesinventering som gjorts i lokaliseringsskedet har haft nivå översikt. När det gäller kvalitet och eventuella osäkerheter i underlag och bedömningar i naturvärdesinventering hänvisas till Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.4. Trafikverket har efter samråd 3 utökat bedömningarna av skyddade arter för att kunna ställa de olika alternativen mot varandra. Detta har resulterat i att korridor Mölnlycke bedöms ge en stor negativ konsekvens för naturmiljö men är fortfarande bättre än korridor Tulebo. Trafikverket delar föreningens uppfattning att skyddade arter är en viktig aspekt att ta hänsyn till vid val av korridor och skyddade arter har därför belysts ur ett alternativskiljande perspektiv i kapitel 10 MKB och i miljöbedömningsdelen i lokaliseringsutredningen. MKB har också kompletterats med en artlista för att det ska bli tydligare att underlaget är mer omfattande än vad som återges i MKB.

Det underlag som togs fram i arbetet med järnvägsplanen för Mölnlycke–Bollebygd 2015–2018 var för ett mer detaljerat skede och motsvarande djup på underlag är inte anpassat för en lokaliseringsutredning.

Yxsjöområdet är omnämnt på ett flertal ställen i MKB. Efter fördjupning avseende tjäder har Trafikverket ändrat sin bedömning för Mölnlyckekorridoren till stor negativ konsekvens för naturmiljö.

Det stämmer att samma metodik och arbetssätt har använts för naturvärdesinventering för alla delsträckor. Osäkerheter kring underlaget är beskrivet i uppdaterad MKB.

Trafikverket har tagit del av EU-domstolens dom från 4 mars 2021 och underlaget avseende skyddade arter har reviderats till följd av domen.

Fågelföreningar

6.9.26. Göteborgs ornitologiska förening (GOF)

GOF ser mycket positivt på att Trafikverket breddat korridoren genom det känsliga och sammanhängande naturområdet Yxsjöskogarna. GOF kan konstatera att under förutsättning att ett anläggande av järnväg sker i den nordligaste delen av nu föreslagen korridor (norr om Maretjärn, Stora Fulejärn och Ristjärnarna) är bedömningen att järnvägen inte behöver komma i konflikt, mer än endast marginellt med område med högsta naturvärde och arter med hög skyddsstatus.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:542.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten. Det är i det kommande järnvägsplaneskedet som det exakta markanspråket för järnvägen bestäms inom den korridor som blir beslutad i tillåtlighetsprövningen.

Fiskevårdsförbund

6.9.27. Nordsjöns FVO (NFVO)

NFVO konstaterar att båda de föreslagna korridorerna innebär ett mycket stort intrång i de känsliga områdena söder och öster om Mölnlycke. De naturliga förutsättningarna i de idag opåverkade skogsområdena kommer att förändras påtagligt. Skärningar och bankar kommer att påverka hydrologin i området och därmed förutsättningarna för de akvatiska ekosystemet i sjöarna.

NFVO yrkar på att, om järnvägen över huvud taget ska anläggas så ska den gå i tunnel så långt som möjligt. Av de två kvarvarande alternativen blir då alternativ Mölnlycke minst negativt. Föreningen ser gärna att tunneln i detta alternativ förlängs ytterligare för att skona miljö och människor ännu mera.

NFVO anser angående att järnvägsanläggningen i korridor Tulebo föreslås passera rakt över den mellersta delen av Gravsjön i en lång bro har en negativ påverkan på biotopen och dess fiskeliv och på möjligheten till spinnfiske.

Bäcken mellan Gravsjön och Yxsjön föreslås korsas av en järnvägsbank. I bäcken finns en population av bäcköring och därmed en lämplig biotop för flodpärlmussla. Även havsöring och lax skulle kunna leka i denna biotop. Om havsöring och lax kan ta sig upp från Nordån, så kan bäcken användas som lekplats och som vandringsled upp till bäcken mellan Yxsjön och Survesjön, förutsatt att vandringshinder undanröjs. Att åstadkomma sådana lekplatser är av riksintresse. Mot denna bakgrund är en järnvägsbank inte bara negativ för den framtida utvecklingen av biotopen utan även för den nuvarande.

Även delar av Skärsjön och Survesjön berörs av förslaget. På kartan som beskriver förslaget har Långtjärn, som ligger precis mellan sjöarna, utelämnats och järnvägsbanken kommer att direkt korsa tjärnen – ett mycket negativt förslag. I byggskedet tillkommer markanspråk för etableringsytor, upplag med mera och risken för miljöfarliga utsläpp till vattendragen är påtaglig. Generellt kommer skärning innebära stor negativ effekt på de vattendrag och våtmarker som anläggningen passerar. I vissa fall blir den negativa effekten även stor på nedströms liggande sjöar, vattendrag och våtmarker.

Markanspråk och fysiska intrång av järnväg som går i skärning eller på bank innebär en i många fall permanent förlust av habitat samt en fragmentering av livsmiljöer. Alternativ Tulebo medför påfallande många negativa konsekvenser för det ekologiska systemet inom fiskevårdsområdet. NFVO avstyrker därför detta alternativ.

NFVO efterlyser ett ställningstagande om hur Trafikverket ska bidra till att miljö kvalitetsnormer för sjöar och vattendrag i berörda områden ska uppnås om järnvägsplanerna genomförs. I genomgången av Trafikverkets samrådsunderlag har NFVO inte kunnat finna någon hänvisning till NAP. NFVO:s bedömning är att Trafikverkets föreslagna korridor Tulebo, gör det omöjligt att uppnå miljö kvalitetsnormen God ekologisk status för vattendrag och sjöar.

Det finns idag en viktig population av den rödlistade arten ål i de olika sjöarna. Ålen använder bland annat det jordmagnetiska fältet för att orientera sig och ta sig till

Sargassohavet för fortplantning. Kablar nedsänkta i sjöar och vattendrag kan påverka ålarnas vandringsvägar och ställa till problem. Problemen är störst i lågspänningskablar med hög strömstyrka. Denna typ av negativ inverkan kan undvikas genom användandet av speciella skärmade kablar. NFVO utgår från att kablar nedsänkta i vattendragen undviks i så stor utsträckning som möjligt. Om det inte kan undvikas måste skärmade kablar användas. Trots långtgående åtgärder finns stor risk att bestående skador för ålen uppkommer. Något som då skulle strida mot artskyddsdirektivet.

Yngelplatser för öring är främst bäckar och åar med grusbottnar. Nordån mellan Gravsjön och Lindomeån har av tidigare Fiskeriverket utpekats som nationellt värdefullt vattendrag för reproduktion av lax och havsöring. I Nordån finns en relativt hög förekomst av dessa arter. Andra sådana lämpliga bäckar är bäcken mellan Gravsjön och Yxsjön, bäcken mellan Yxsjön och Survesjön, bäcken mellan Östersjön och Nordsjön samt bäcken mellan Buasjön, Skärsjön och Östersjön.

Havsöring och lax kan inte ta sig upp till Gravsjön på grund av kraftverket i Djupedala vid Gravsjöns utlopp i Nordån. I NFVO:s verksamhet har pågått och pågår alltjämt ett långsiktigt prioriterat arbete med att undanröja hinder i fiskens vandringsleder. Bland annat har förutsättningarna för en laxtrappa vid kraftverket analyserats.

Om havsöring och lax kunde ta sig förbi kraftverket som planerat, så skulle de komma upp till bäcken mellan Gravsjön och Yxsjön. Planläggning av undanröjande av vandringshinder pågår i samarbete med länsstyrelsen. Populationer av bäcköring finns redan i bäcken mellan Gravsjön och Yxsjön samt i bäckarna mellan Buasjön, Skärsjön och Östersjön.

Flodpärlmusslan är en filtrerande mollusk som tidigare konstaterats i bäcken mellan mellersta Gravsjön och Yxsjön. Musslans fortplantning är beroende av öring, eftersom musslans larv parasiterar på öringens gälar. Bäcköringen försvann från flera bäckar inom fiskevårdsområdet i samband med försurningen, mot slutet av 1900-talet. Efter att kalkningsprogrammet påbörjats gjordes bland annat ett lyft av bäcköring från Nordån i NFVO:s regi, efter tillstånd av länsstyrelsen, till bäcken från Gravsjön till Yxsjön. Någon inventering av musslans förekomst i vattendraget har ännu inte gjorts efter isättningen av bäcköringen. Bäcken är lämplig som biotop för flodpärlmusslan, då en population av bäcköring numera existerar där.

De olika fiskarterna utgör ett betydande inslag i det ekologiska systemet, som finns i den orörda naturen, i vilket sjöarna ingår. I området finns flera sällsynta och rödlistade fågelarter som är beroende av tillgången på bytesfisk i sjöarna. En lista av över dessa arter har kommit in.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:362.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna. För urvalsprocessen se Trafikverkets kommentar under avsnitt 6.5.4 samt kapitel 2 i lokaliseringsutredningen.

Utformningen av valt alternativ fördjupas i det fortsatta arbetet i järnvägsplanearbetet. Det bedöms finnas möjlighet att utforma passagen av bäcken till Gravsjön i ett högre profilläge som gör att morfologiska

kvalitetsfaktorer inte påverkas i sådan grad att försämring riskeras. Även för Gravsjön beror konsekvensen för biotopen på utformning. Trafikverket delar inte föreningens bedömning att förslaget skulle göra att det blir omöjligt att uppnå miljökvalitetsnorm God ekologisk status för de vattendrag och sjöar som beskrivs i yttrandet.

Vattenkraft och fiskvägar är beskrivna översiktligt under förutsättningar i avsnitt 5.4 Naturresurser i MKB. Däremot har inte den nationella planen för omställning av svensk vattenkraft varit en parameter vid bedömningen av miljökonsekvenser i detta skede av utredningen.

Alla platsnamn är inte med på kartan. Kortare broar kan förekomma på sträckor som är markerade med huvudsaklig anläggningstyp i markplan. Exakt utformning utreds i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. Generella hydrologiska effekter är beskrivna i kapitel 9 i MKB. Trafikverket åtar sig i lokaliseringsutredningen vissa skyddsåtgärder och miljöanpassningar. Bland dessa finns åtgärder för att klara miljökvalitetsnormen i Mölndalsån och Källaredsbäcken då Trafikverket där sett att det annars riskeras att inte klara miljökvalitetsnormen.

I det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet kommer fördjupade naturinventeringar att göras inom den korridor som blir beslutad i tillåtlighetsprövningen. Om det framkommer att till exempel ål kräver skyddsåtgärder kan det inarbetas i järnvägsplanen.

Vattenvårdsförbund

6.9.28. Mölndalsåns vattenråd

Mölndals vattenråd menar att det fortsatt finns stora brister avseende underlagsmaterial kring natur- och miljövärden. På sträckan väster om Landvetter flygplats anser rådet att järnvägsanläggningen bör förläggas i tunnel i större utsträckning än vad förslaget anger.

Mölndals vattenråd påpekar att Mölndals stads grönstrukturprogram bör finnas med bland underlagen för de bedömningar som görs. Vidare menar rådet att MKB:n ger en bra och överskådlig redogörelse av konsekvenser och risker men det ser fram emot utförligare beskrivningar av vilka områden och arter som kommer att beröras samt skydds- och kompensationsåtgärder.

Rådasjön ingår i Mölndalsåns vattensystem och är en regionalt viktig dricksvattentäkt. I det fortsatta arbetet är det viktigt att hänsyn tas till påverkan på hydrologiska processer och att hantering av förorenade områden och att det vid masshantering (exempelvis PFAS) inte uppstår framtida hot för vattensystemet. Vattenrådet förutsätter att Trafikverket samverkar internt och med andra parter för att säkerställa god vattenkvalitet. Mölndals vattenråd hänvisar till tidigare lämnade synpunkter (samråd hösten 2020) och uppger också att det även fortsättningsvis önskar vara remissinstans.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:572.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna. Avseende natur och miljövärden se Trafikverkets kommentar under avsnitt 6.9.24.

Gällande de byggnadstekniska frågor som Mölndals vattenråd framför hanteras dessa i nästa skede.

6.10. Övriga

Övrig länsstyrelse, region och kommun

6.10.1. Länsstyrelsen i Jönköpings län

Länsstyrelsen i Jönköpings län avstår från att yttra sig i denna samrådsomgång.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:555.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten.

6.10.2. Region Halland

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 att med en station i Osdal 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.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:643.

Trafikverkets kommentar:

En station vid Osdal möjliggör byte till tåg på Viskadalsbanan, om plattformar anläggs vid denna bana. Fortsatt utredning av stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2.

6.10.3. Region Jönköpings län

Gällande val av korridor har Region Jönköpings län inga synpunkter förutom att det är viktigt att banan framtidssäkras och möjliggör en framtida teknisk utveckling. Det är därför viktigt att banans geometri medger en möjlig högre hastighet så att restiderna i framtiden

kan kortas ytterligare vilket kan göra trafiken än mer attraktiv för till exempel arbetspendling.

Regionen ser positivt på föreslagna stationslägen för stationerna i Göteborg, Mölndal och Landvetters flygplats. De följer helt ambitionen att skapa ett system med bra bytespunkter till andra järnvägar och tågssystem samt intermodalt resande.

Regionen vill påpeka vikten av goda resmöjligheter i relationen Borås–Jönköping. Regionen är oroad över att resandet i denna relation inte har beaktats tillräckligt mycket vid val av stationsläge i Borås. En lokalisering vid Osdal (B11A) med nödvändig omstigning till regionaltåg för att nå in till Borås C förlänger restiden med mer än 10 minuter. En lösning som möjliggör resande hela vägen till de centrala delarna av staden utan tidskrävande omstigningar är av största vikt för att uppnå största möjliga nytta och utvecklingseffekt.

Samtidigt är regionen medveten om att det externa stationsläget vid Osdal (B11A) är ett bra alternativ för fjärrtrafik med de snabbaste tågen, exempelvis för direktresor mellan Jönköping och Göteborg.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:163.

Trafikverkets kommentar:

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 givit 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, omgivningspåverkan 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.

I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1), korridor Bollebygd Syd samt Korridor Osdal/Borås C med station vid Osdal och bibana till Borås C (B11A). För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2. Fortsatt utredning av stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2. För mer information om station Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.7.4.

6.10.4. Ulricehamns kommun

Ulricehamns kommun menar att innan lokaliseringsutredningen färdigställs måste den kompletteras för att visa hur trafiken ska kunna fortsätta österut från det centrala stationsläget i Borås, för vidare anslutning mot Ulricehamn och Jönköping, på ett sätt som gynnar regional utveckling, regionförstoring och gemensam arbetsmarknad. I alternativet (Osdal/Borås C) tvingas resenärer österut med startpunkt i Borås till ett extra byte i Osdal

samt sämre möjlighet att ansluta till lokal och regional kollektivtrafik. Att låta den regionala trafiken österifrån endast angöra ett externt stationsläge (Osdal) är ingen långsiktig lösning som begränsar regionförstoring. Kan utredningen inte visa hur den regionala trafiken ska fortsätta österut från det centrala stationsläget ska alternativet väljas bort.

Avståndet mellan de båda stationerna blir cirka 3 km där det kommer saknas spårbunden förbindelse. Detta kommer ställa krav på den lokala och regionala kollektivtrafiken att trafikera båda stationslägena med sämre utbud, längre restid och högre kostnad som följd. När människor som reser till Borås från olika startpunkter hamnar vid olika stationslägen skapas onödiga hinder för människor att träffas. Med det externa stationsläget uppstår också behov av onödiga byten vilket försvårar resan från exempelvis södra Sverige och kontinenten till Borås.

Endast med centrala stationslägen uppnås maximal nytta för den nya järnvägen. Ett centralt stationsläge är nödvändigt av restidsskäl för resor mellan Göteborg och Borås men även för resor på kommande etapp mellan Borås och Ulricehamn samt mellan Borås och Jönköping.

En station i Ulricehamn ger positiv nytta för den nya stambanan med cirka 1 miljon fler resande och bidrar till att utvidga den starka västsvenska arbetsmarknadsregionen. En station med omkörningsmöjlighet i Ulricehamn bidrar till att öka den nya järnvägens totala kapacitet och minska dess sårbarhet vid förseningar, olyckor och banunderhåll. Att redan nu planera för en utgång från Borås stations läge i en korridor i anslutning till väg 40 innebär även för nästa etapp att järnvägens barriäreffekter minimeras och intrång i värdefulla och tidigare oexploaterade områden söder och väster om Åsundensjöarna undviks. Bryter man ner Trafikverkets förberedande studie öster om Borås på linjenivå framkommer kostnadseffektiva alternativ i den nordliga korridoren längs med väg 40. Detta alternativ ger den kortaste restiden och det största nettotillskottet av resande för ny stambana som helhet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:641.

Trafikverkets kommentar:

I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölnådal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1), korridor Bollebygd Syd samt Korridor Osdal/Borås C med station vid Osdal och bibana till Borås C (B11A). För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2. Fortsatt utredning av stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2. För mer information om station Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.7.4.

Politiska partier

6.10.5. Miljöpartiet de gröna i Härryda

Miljöpartiet är positivt till föreslagna stationsorter om de inte innebär en stor påverkan på kultur- och naturmiljö. Miljöpartiet undrar varför sjöar som Skärsjön, Skällsjön, Ristjärn inte är nämnda som naturvärden. Miljön kring Benareby och Tulebo är nämnda som Sjö-

och Mosselandskap men partiet undrar varför det inte finns hänvisningar om värdefull kulturmiljö eller naturmiljöer i området.

Miljöpartiet framför att vid järnvägsdragningen efter Mölnlycke är det mycket viktigt att den går långt norrut och längre sträcka i tunnel så att Yxsjöns naturreservat kan bevaras. Tunnelmynningen bör flyttas längre österut. Partiet frågar även varför korridorerna Raka vägen och Mölnlycke inte går i tunnel hela vägen fram till Landvetter Flygplats.

Miljöpartiet undrar varför ingen koldioxidbudget tagits fram och varför inte investeringskostnaden räknas fram.

Under förutsättningen för kommunal planering utgår Trafikverket fortfarande från Härryda kommuns ÖP 2012/2018. En ny ÖP är under framtagande och en fördjupad översiktsplan för området Landvetter Södra har varit på samråd. Partiet undrar hur Trafikverket förhåller sig till dessa eventuella förändringar av området.

Miljöpartiet önskar att byggprocessen förtydligas under anläggningsresurser, då utredningen beskriver att alternativ Mölnlycke kommer ge upphov till stora mängder massor. På vilken plats ska dessa tas om hand?

Miljöpartiet saknar en beskrivning av biltrafiken, räddningstunnlar, ventilationsschakt och bullerkartor under och efter byggtiden och även de sociala aspekterna av att det ska ligga en stad över spårområdet. Partiet lyfter också att det känner en oro över hur den nya stadsdelen Landvetter Södra kommer att påverkas.

Miljöpartiet undrar hur projektmålen har bedömts och påpekar att den sammanvägda miljöbedömningen är svårläst. Det undrar även hur viktningen av restid kontra naturvärden tagits fram.

Miljöpartiet undrar vad som i miljöbedömning menas med "Vattenförekomsterna Mölndalsån och Kålleredsbäcken är känsliga för ytterligare ingrepp då ytterligare försämring inte är tillåten enligt regelverket för miljö kvalitetsnorm för vatten. Påverkan kan därför kräva avsteg från icke-försämringskravet."

Miljöpartiet undrar vem som granskar MKB:n.

Miljöpartiet frågar om det fall det kommer in förslag på alternativa korridorer eller stationsorter från samråd 3, kommer Trafikverket då att utreda dessa förslag? I samråd 2 skickades följande in: 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.

Miljöpartiet anser att MKB:n inte beskriver de höga naturvärden som finns i många av de föreslagna korridorerna. Det finns mycket känslig natur som är skyddsvärd i området, till exempel Benareby, Finnsjöns friluftsområde och Yxsjön. Området mellan nuvarande Landvetter och Yxsjön har mycket värdefull natur. Partiet listar flera naturinventeringar som gjorts i området men som det inte hänvisas till MKB:n, och undrar varför inte alla

genomförda naturinventeringar och artskyddsinventeringar finns redovisade i samrådshandlingarna.

Miljöpartiet efterfrågar hur Trafikverket säkerställer att järnvägskorridorer söder om nuvarande Landvetter (mellan Långenas och Landvetter flygplats) inte påverkar höga naturvärden och rödlistade arter.

Vidare frågar Miljöpartiet hur EU:s beslut om artskyddsförordningen kommer att påverka det fortsatta arbetet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:515 och 568.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna. Avseende frågor kring naturmiljöer i Härryda kommun se Trafikverkets kommentar under avsnitt 6.9.25.

Anläggningstyp och tunnellängder är framtagna utifrån topografiska förhållanden, kostnader och avvägningar mellan alla tre hållbarhetsperspektiv. Anläggningstyper kommer hanteras vidare i det fortsatta järnvägsplaneskedet.

I lokaliseringsutredningen redovisas en jämförande beräkning av klimatutsläpp (koldioxid) under bygg- respektive driftskedet för respektive alternativ. Även investeringskostnader har beräknats och redovisas för samtliga kvarvarande alternativ. Se vidare om koldioxidutsläpp i Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.9.24.

Trafikverket kan bara förhålla sig till antagna planer men är insatta i pågående planarbeten och har kontinuerlig dialog med berörda kommuner.

Frågor rörande byggtiden hanteras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

För redovisning av järnvägens bullerpåverkan i boendemiljöer i driftskedet hänvisas till PM Buller. I MKB finns bullerspridningskartor för områden av riksintresse för naturvård respektive friluftsliv samt för vissa skyddade naturområden.

En utvärdering mot projektmålen ingår som en bedömningsgrund i lokaliseringsutredningen och i metodbeskrivningen i kapitel 2 framgår vilka parametrar som ingår i de olika delarna i hållbarhetsbedömningen.

För resonemang kring bedömning av vattenförekomsterna i Mölndalsån och Kålleredsbäcken se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.4. Nu efter samråd våren 2021 uppdaterar Trafikverket MKB:n utifrån samrådssynpunkter. När MKB är färdigställd skickar Trafikverket MKB:n till länsstyrelsen för godkännande.

Skyddsklassade arter är redovisade i separat underlag och är inte publikt. Artskyddshandläggare på länsstyrelsen har fått ta del av skyddsklassat material.

Det har under samrådet våren 2021 inte kommit in några förslag på korridorer som föranleder ett omtag avseende vilka korridorer som ska utvärderas, konsekvensbedömas och rangordnas. För tidiga bortval se kapitel 5 i lokaliseringsutredningen och kapitel 2 i MKB.

Den nya EU-domen från våren 2021 har påverkat den vägledning Trafikverket fått av länsstyrelsen i artskyddsfrågor. Inför godkännande av MKB har handlingen kompletterats med bedömning av fler arter. Se även Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.4.

6.10.6. Sverigedemokraterna Härryda

Sverigedemokraterna avstyrker i likhet med Härryda kommun samtliga föreslagna korridorer genom kommunen och även det ofullständiga motförslag som är presenterat av kommunen. Analyser visar enligt Sverigedemokraterna på att investeringen är till större nackdel än nytta för Härryda kommun. Boende som sänt in kvalificerade analyser på varför det är en dålig idé med dubbelspårig järnväg för höghastighetståg genom kommunen stärker enligt Sverigedemokraterna ytterligare partiets ståndpunkt.

Det är enligt Sverigedemokraterna bra att Trafikverket tagit till sig av flera av partiets synpunkter från samrådet hösten 2020. Dock anses det anmärkningsvärt att Trafikverket inte bemött synpunkterna om potentialen för antal resande, Agenda 2030, de negativa energikalkylresultaten för regiontåg samt att det fortfarande saknas en samhällsekonomisk analys på cirka 50 miljarder kr för projektet järnväg Göteborg–Borås.

I samråd hösten 2020 tog Sverigedemokraterna upp att elbil blir energieffektivare än regiontåg år 2030, enligt Trafikverkets egna handlingar. Det är enligt SD Härryda därför anmärkningsvärt att Trafikverket i samråd våren 2021 tagit bort regiontåg som jämförelsealternativ. Regiontåg som Trafikverket själva menar är mindre energieffektiva än elbilar, särskilt på sträckan Göteborg–Borås där kapacitetsnyttjandet får antas att bli vara mycket lågt enligt Trafikverkets siffror. Sverigedemokraterna beräkning av beläggning på tågen har inte bemötts vilket kan tolkas som att Trafikverket instämmer. Det måste tydligt framgå i kommande samråd och eventuell plan samt nollalternativ att det kommer kosta mer energi att köra regiontåg på sträckan än att ta elbil samt ta med alternativet el-buss som alternativ som bör vara effektivare än elbil.

Trafikverket har i ÅVS Stråket Göteborg–Borås, Granskningshandling 2020-11-13 TRV 2019/287766 en bra analys av pendlingsmönstren för stråket som styrker Sverigedemokraterna tes. Enligt ÅVS:en kommer de långsiktiga konsekvenserna av coronapandemin innebära minskad pendling med 10–15 procent. Redan idag är arbetspendlingen mellan Härryda och Borås försumbar enligt partiet och även om arbetspendlingen mellan Härryda och Göteborg är större så kan ingen överflyttning från bil till järnväg förväntas, då inga stationer planeras och ingen boende i Mölnlycke tar omvägen till Landvetter för att resa till Göteborg.

Kapacitetsnyttjandet på väg 27/40 är lågt på långa sträckor mellan Göteborg och Borås och framtidens elbilar och system med metrobuss kommer göra att trängseln minskar. Genom att skapa incitament för att fler samåker i elbilar i kombination med större Metrobussar löser man enligt Sverigedemokraterna med lätthet framtidens trängselproblematik. Det blir

också lägre energiförbrukning än för regiontåg, men antaganden/prognoser beträffande antal åkande i relation till antalet platser i bil/tåg måste då givetvis också redovisas och beaktas i kommande samråd, utredningar samt nollalternativet. Även relaterade "externa" faktorer såsom framtida pendelparkeringsplatser, trängselskatt och olika energiskatter bör ingå i analyserna/prognoserna. Enligt Trafikverkets tabell i underlaget är det energieffektivare med elbil än regiontåg redan år 2030.

Härryda kommun har som mål att vara fossilfri till 2030. Att 2030-talet med en koldioxidskuld på flera mil järnväg som inte kan betala sig är ingen bra start enligt Sverigedemokraterna. Just till 2030-talets början har Swedavia som mål att inrikesflyget ska vara fossilfritt vilket måste beaktas i nollalternativet, vilket inte gjorts. Trafikverket har inte bemött synpunkterna om Härrydas arbete med Agenda 2030 och SD Härryda ser fram emot att de bemöts i kommande samråd.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:549.

Trafikverkets kommentar:

Angående Sverigedemokraterna avstyrkande av förslagna korridorer i Härryda kommun så läs avsnitt 6.5.4 och Trafikverkets kommentar till Härryda kommun. Där beskrivs även nyttan med en utökad arbetsmarknadsregion utifrån Härrydas perspektiv.

Potentialen för antal resenärer är i lokaliseringsutredningen beräknad med hjälp av Trafikverkets modellsystem för prognoser och resefterfrågeberäkningar, Sampers. Av lokaliseringsutredningens avsnitt 7.1.3 framgår att med det högst rangordnade alternativet beräknas antalet på- och avstigande resenärer uppgå till drygt 96 000 resenärer/dygn på stationerna på sträckan Göteborg–Borås.

Brister och möjliga åtgärder i stråket Göteborg–Borås, både på väg och järnväg, har studerats av Trafikverket i ÅVS Stråket Göteborg–Borås (TRV 2019/287766). Syftet med ÅVS:en Stråket Göteborg–Borås var att besvara vilken roll det befintliga transportsystemet ska spela efter färdigställandet av nya stambanor. Läs mer om ÅVS Göteborg–Borås och Kust till kustbanans koppling till ny stambana i Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2

Att analysera kapacitetsutnyttjandet, framtida anspråk och eventuella åtgärdsbehov på väg 27/40 ingår inte i uppdraget för Göteborg–Borås, en del av nya stambanor. Anspråk för framtida biltrafik i stråket berörs inte utan finns redovisat i tidigare genomförd ÅVS för väg 40, se ÅVS väg 40 Kallebäcksmotet–Grandalsmotet (TRV 2020/54977). För kostnadsberäkningar, effekter och fortsatt hantering av dessa åtgärder hänvisas till respektive ÅVS. När det gäller eventuell trafikering med metrobuss i stråket längs väg 27/40 finns inga sådana beslut fattade i dagsläget, vare sig gällande nödvändiga infrastrukturinvesteringar eller framtida trafikering.

Då syftet med lokaliseringsutredningen är att välja ett alternativ för lokalisering av den nya järnvägen redovisas en jämförande beräkning av samhällsekonomiska nyttor och kostnader för de olika utredningsalternativen. De största posterna i dessa beräkningar utgörs av restidsvinster respektive investeringskostnader. Även

samhällsekonomiska nyttor i form av regional och lokal utveckling har bedömts och redovisas i utredningen.

En Samlad effektbedömning (SEB) kommer att göras för den del av Göteborg–Borås som ingår i Nationell plan inför Trafikverkets åtgärdsplanering.

Underlaget som användes för regionaltåget bygger på genomsnittsvärden av data om regionaltåg i hela Sverige (från källan NTM calc). Eftersom trafiken runt om i Sverige har olika förutsättningar angående banor, tågfordon, hastighet och belägningsgrad så bedömdes denna som alltför generell för att vara representativ för en ny bana där moderna tåg kommer trafikera i en storstadsregion. Trafikverket kommer längre fram och inom ramen för projektet att ta fram mer situationsspecifik data för regionaltåg och belägningsgrad.

Inom transportpolitiken finns mål om tillgänglighet till transporter för alla medborgare. Det målet kan inte nås enbart med hjälp av transporter med (el)bil då alla inte har råd eller tillgång till det, har körkort eller förmåga att köra bil. Allmänna kommunikationer behöver ingå i transportsystemet. Syftet med den nya järnvägen är förutom att bidra till mera hållbart resande även att öka kapaciteten i järnvägssystemet samt att korta restiden mellan Göteborg och Borås. Kust till kustbanan är kurvig och enkelspårig, vilket idag innebär låg kapacitet och hastighet. Vägtransporterna kan inte gå fortare än idag. En resa Göteborg–Borås på den nya järnvägen kommer att ta 35 min. En positiv miljöeffekt med en ny järnväg är att utsläpp av kvävedioxid och partiklar kan minska och luftkvaliteten förbättras om trafik flyttas från väg till järnväg. I Trafikverkets bedömning av resors hållbarhet eller lokaliseringen i övrigt ingår förutom energiperspektivet även andra perspektiv inom de sociala, ekologiska och ekonomiska hållbarhetsdimensionerna. Trafikverkets hållbarhetsbedömning belyser de tre hållbarhetsperspektiven genom att bedöma globala såväl som lokala aspekter för hållbarhet. Lokala hållbarhetsaspekter lyfts främst inom den sociala hållbarhetsdimensionen och i projektmålen främst inom målområdena Landskap samt Hälsa och säkerhet. I Trafikverkets projektmål som bygger på övergripande mål för nya stambanor är de Agenda 2030-mål som är betydande för en ny järnväg inarbetade genom att en relevansanalys gjordes när syfte och mål för nya stambanor togs fram. I syfte och övergripande mål för nya stambanor ingår även de transportpolitiska målen. De samlade bedömningarna har lett till det alternativ Trafikverket förordar. Det är det alternativet som Trafikverket bedömer bäst uppfyller ändamålen och projektmålen för projekt Göteborg–Borås med minsta möjliga intrång och olägenhet lokalt utan oskälig kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen och med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden. Hållbarhetsbedömningen har varit en central del i utvärderingen. Metoden för hållbarhetsbedömningen finns beskriven i PM Metod för hållbarhetsbedömningar, som finns på Trafikverkets webbplats, och resultatet beskrivs i lokaliseringsutredningen i kapitel 2.

6.10.7. Vänsterpartiet Härryda

Vänsterpartiet ifrågasätter behovet av höghastighetståg. Satsningar på tåg bör inte bara gynna storstadsregioner. Vänsterpartiet nationellt och lokalt ställer sig annars generellt positivt till utbyggnad och investeringar i tågnätet.

Den föreslagna lokaliseringen (Alternativ 1) ligger i stor utsträckning längs väg 27/40, vilket partiet ser som positivt då detta redan är en bullerutsatt miljö. Förslaget går också i tunnel under Mölnlycke vilket uppskattas av partiet. Dock har skogarna kring Yxsjön söder om Landvetter visat sig ha höga naturvärden och den föreslagna lokaliseringen klyver det sammanhängande skogsområdet. Den 4 mars 2021 bedömde EU att detta område är habitat för djur skyddade enligt artskyddsförordningen (2007:845) och att det enligt de förbud som anges i artikel 12.1 a–c i livsmiljödirektivet således är tillämpliga på åtgärder, såsom skogsbruksåtgärder eller markexploatering (vilket också inkluderar ny järnväg). Partiet menar att en modifierad korridor Landvetter Öst, med tunnel från Sandbäck och österut förbi Bolås, ska förordas istället.

Partiet anser att en ny tågstation och pendelparkering i anslutning till Bollebygd skulle möjliggöra ett mer klimatvänligt resande för kommuninvånare som i dagsläget pendlar med bil. Detta skulle i sin tur göra kommunens mer perifera områden attraktivare och potentiellt vara med och bidra till en minskning av bostadsbristen och trängsel i storstadsregioner. Även en tågstation i området Rävlanda/Hindås i händelse av stängning av befintlig järnväg så att denna del av kommunen inte riskerar att bli utan möjlighet till tågpendling.

Det har uppdagats att gamla skogar och artrikedom har större betydelse än vad partiet tidigare insett. Detta måste självklart ställas mot våra klimatförbättrande åtgärder i form av tågbanor, men så långt det är möjligt bör såklart båda intressena tillgodoses.

Den statliga myndigheten Riksrevisionen som har granskat höghastighetsjärnvägsprojektet (RiR 2019:31), bedömer att projektet kommer bli samhällsekonomiskt mycket olönsamt. Man kallar detta projekt för ett megaprojekt och som regel tar sådana stora projekt längre tid att bygga än planerat och att kostnaden blir högre än beräknat. För att öka tågtrafiken mellan Göteborg och Borås är det bästa är att bygga ut den befintliga järnvägen till dubbelspår, där man även kan köra godstrafik. Självklart kan sträckor behöva dras om på vissa delar men som utgångspunkt ska den gå mellan Göteborg och Borås.

Partiet framför att den gamla järnvägen ska bära godstrafiken och att den nya prioriteras för persontrafik gör även att landsbygden och de orter som det gamla spåret passerar tätt inpå, får mer nackdelar än fördelar. Människor bör flytta sig mellan landsorter och städer. Investeringar bör gynna dem som bor längs järnvägen. Partiet anser att det är rimligt att planera en ny järnväg för gods utanför tätbebyggt område med stor hänsyn till miljövärden och att samtidigt förbättra befintligt spår för persontrafik med tystare tågset.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:797.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna. Även om alla längs med den nya järnvägen inte får det enklare att välja tåget, så arbetar Trafikverket för så många som möjligt ska kunna välja den hållbara tågresan med korta restider. Under många år har fler

velat åka på järnvägen i Sverige och fler tågoperatörer vill köra fler tåg. In mot våra storstäder är det idag kapacitetsbrist på järnvägen varför det behövs fler spår. På samma sätt är det trängsel i vägsystemet in mot och i våra tätorter, vägarna behöver avlastas med en mer kapacitetsstark järnväg. Den nya järnvägen leder också till regional utveckling och ett stort omland kommer att kunna nå den nya järnvägen med rimlig anslutningstid.

För att klara en ökad och mer pålitlig tågtrafik behöver Trafikverket både bygga ut vårt järnvägssystem och rusta de befintliga banorna. Vad gäller Kust till kustbanan på sträckan Göteborg–Borås så är den utformad på ett sådant sätt att den inte går att bygga om för höga hastigheter. Den går inte heller via Landvetter flygplats, vilket är ett av ändamålen med den nya järnvägen. Den nuvarande järnvägen kommer att vara kvar för både person- och godstrafik mellan Göteborg och Borås. Trafikverket har genomfört en ÅVS Stråket Göteborg–Borås. Syftet med studien var att klargöra vilka åtgärder som krävs på Kust till kustbanan och väg 27/40 för att möta transportbehov för både gods- och persontrafik. Studien har bedrivits parallellt med lokaliseringen av ny stambana. Se även Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2. Avseende ytterligare stationsorter se avsnitt 6.5.4.

Angående Riksrevisionens rapport så har regeringen svarat på Riksrevisionens rapport och regeringen har inte ändrat på Trafikverkets uppdrag. Se regeringens skrivelse, 2019/20:133 Riksrevisionens rapport om statens planering av höghastighetsjärnvägar.

Näringsliv och näringslivsorganisationer

6.10.8. 24Storage

24Storage motsäger en förläggning av järnvägen över fastigheten Pelargonian 8 och begär att fortsatt ges möjlighet att vara delaktig i processen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:38.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkten och kommer att bjuda in 24Storage i fortsatta samråd i det kommande järnvägsplaneskedet.

6.10.9. AB Bostäder i Borås

AB Bostäder i Borås ställer sig positivt till järnvägen mellan Göteborg och Borås med vidare sträckning mot Jönköping. Ett beslut hos Trafikverket kan öppna upp för Borås Stad att vidareutveckla och börja exploatera på mark som hållits orörd under en längre tid. Oavsett val av korridor och station framhåller AB Bostäder i Borås att det är viktigt att inte påverka framtida exploatering av bostäder och kommersiella fastigheter. Befintliga fastigheter förblir ostörda från buller, trafik och inte får hinder eller otillgänglighet. Flera och säkra passager förhindrar geografisk uppdelning och minskar segregation. Frågorna behöver hanteras av Trafikverket i kommande arbete för att minska intrånget. Företaget önskar att fastigheten Osdal 3:3 inte berörs alls då en ekoby planeras där.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2021/71880:593.

Trafikverkets kommentar:

I nästa skede av planeringsprocessen kommer fördjupade studier att genomföras inom beslutad korridor i tillåtlighetsprövningen. Då kommer även samråd att hållas med berörda fastighetsägare. Trafikverket kommer att bjuda in till fortsatta samråd i det kommande järnvägsplaneskedet.

6.10.10. Akademiplatsen AB

Akademiplatsen förordar ett så centralt stationsläge som möjligt med access från både öster och väster. Det är viktigt att användare av kongressanläggningen smidigt kan komma till anläggningen via tåg/kollektivtrafik för att investeringen i kongressanläggningen ska få full utväxling.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2021/71880:552.

Trafikverkets kommentar:

I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1), korridor Bollebygd Syd samt Korridor Osdal/Borås C med station vid Osdal och bibana till Borås C (B11A). För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2.

Fortsatt utredning av stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2. För mer information om station Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.7.4.

6.10.11. Borås City

Borås City säger nej till ett externt stationsläge alternativ Osdal (B11B). Borås City anser att det är av yttersta vikt att järnvägen byggs i ett så centralt läge som möjligt, utifrån de alternativ som återstår. Därför förordas antingen ett alternativ med huvudstation inne i Borås alternativ Lusharpan (B4), eller med befintlig station centralt i Borås alternativ Osdal/Borås C (B11A). Men med goda anslutningar både öster- och västerut genom att använda och reformera befintliga spår mot Göteborg och Avesta och låta de spåren ansluta till nya järnvägen så nära Borås som möjligt.

Argumenten för detta ställningstagande är att med ett externt stationsläge försvinner tidsvinsten och smidigheten att kunna ta sig direkt in till centrala Borås och det finns risk för att tillgängligheten till stadskärnan upplevs komplex, vilket kan försvåra dess utveckling mot en levande och fortsatt centrerad stadskärna.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2021/64422:780.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket föreslår utifrån den sammanvägda bedömningen lokaliseringsalternativ Korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsterminalen (L1) - korridor Bollebygd Syd - Korridor Osdal/Borås C med station vid Osdal och bibana till Borås C (B11A). Det förordade stationsläget i Borås (B11A) innebär ett centralt läge 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 resenärerna behöva resa via det externa stationsläget Osdal, vilket är en nackdel jämfört med alternativ Lusharpan (B4) som är beläget närmare centrala Borås. Vid Lusharpan kommer dock regionala resenärer mellan västliga målpunkter och Borås behöva resa via ett mer perifert stationsläge, som har sämre koppling till befintlig järnväg och annan kollektivtrafik. Alternativ Lusharpan (B4) bedöms dessutom ha större negativa konsekvenser för bland annat landskap, kulturmiljö, friluftsliv och buller. Osdal/Borås C har en högre måluppfyllelse än Lusharpan och därför är Lusharpan rangordnad som nummer 2. Utifrån en sammanvägd bedömning anser Trafikverket dessutom att Osdal/Borås C (B11A) är det alternativet som bäst bidrar till att nya stambanor på ett betydande sätt bidrar till ett långsiktigt hållbart transportsystem där syftet uppnås på ett kostnadseffektivt sätt.

Fortsatt utredning av stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal och vidare, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2. För mer information om station Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.7.4.

6.10.12. Borås Näringsliv AB

Borås Näringsliv säger nej till ett externt stationsläge alternativ Osdal (B11B) då organisationen anser att det är av yttersta vikt att järnvägen byggs för den regionala pendlingen Borås–Göteborg samt Borås–Jönköping. Därför förordas antingen ett alternativ med huvudstation inne i Borås alternativ Lusharpan (B4), eller med befintlig station centralt i Borås alternativ Osdal/Borås C (B11A). Men med goda anslutningar både öster- och västerut genom att använda och reformera befintliga spår mot Göteborg och Avesta och låta de spåren ansluta till nya järnvägen så nära Borås som möjligt.

Argumenten för detta ställningstagande är att med ett externt stationsläge försvinner tidsvinsten och smidigheten att kunna ta sig direkt in till centrala Borås. För att skapa en samlad arbetsmarknadsregion mellan Göteborg–Borås–Jönköping måste det vara enkelt att pendla och ett centralt stationsläge är ett måste. Detta är av yttersta vikt inte minst för att Högskolan i Borås med ett idag centralt campus ska attrahera inpendlande studenter både öster- och västerifrån, samt att Borås centrum med ett centralt stationsläge kommer att kunna utvecklas positivt som en levande och centrerad stadskärna.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:536.

Trafikverkets kommentar:

Avseende den sammanvägda bedömningen av rangordnade lokaliseringalternativ, station Lusharpan samt för resor till och från Borås se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.10.11.

I det kommande järnvägsplaneskedet kommer samverkan med Borås Stad att fortsätta och arbetet kring utformning av stationer att fördjupas och även omfatta bytesmöjligheter mellan regionala och lokala resor.

6.10.13. Borås TME AB

Borås TME menar att en säckstation inte är ett bra alternativ för Borås och ska stationen ligga utanför stadskärnan måste sömlösa anslutningslösningar finnas till stationen i Borås. TME befarar ändå att det fortsatt kommer att hämma besöksnäringens utveckling. Om Borås ska fortsätta utvecklas inom besöksnäringen är placeringen av stationen och tillgängligheten mycket viktigt. Den gäller både resande från väster och öster och kan skilja sig lite från arbetspendlingens behov.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:528.

Trafikverkets kommentar:

Avseende den sammanvägda bedömningen av rangordnade lokaliseringalternativ, centralt stationsläge i Borås samt för resor till och från Borås se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.10.10.

6.10.14. Fastighets AB Forsåker/Ikano Bostad

Fastighets AB Forsåker/Ikano Bostad ställer sig positiva till föreslagna korridorer och ser en station i Mölndal som en regionalt viktig knutpunkt.

Som fastighetsägare i södra Forsåker lämnas följande synpunkter: En överdäckning eller att förlägga järnvägen tillsammans med E6/E20 i tunnel bör göras för att minska barriäreffekten av infrastrukturen och för att länka samman östra och västra Mölndal.

-Det är viktigt att järnvägsanläggningen inte omöjliggör en utbyggnad av en överfart mellan östra och västra Mölndal, som behövs för att avlasta Åbromotet och Mölndalsbro. Det är önskvärt med en detaljerad studie avseende en justering av avfarten i Åbromotet från söder för att minska järnvägens intrång vid Forsåker. Korridorens utbredning vid stationen innebär ett intrång i Forsåkersområdet, pågående planering och framtida utvecklingsmöjligheter. Fastighetsägaren efterfrågar en förklaring till varför korridoren har breddats sedan tidigare samråd och vill ha en precisering av vilken utbredning som är nödvändig för att inte omöjliggöra fortsatt planering av området.

Fastighetsägaren menar vidare att plattformsplacering och -längd är en viktig fråga i avseende var de placeras i förhållande till Forsåker och vilket intrång de kommer att medföra. Det är angeläget med ett stationsområde som är lättillgängligt söderifrån men som samtidigt ger minsta möjliga påverkan på utvecklingsmöjligheterna i Forsåkerområdet. För bästa möjliga potential att integrera Forsåker i Mölndals blandstad är det viktigt att det med

järnvägen inte uppstår otrygga och obefolkade miljöer intill järnvägsanläggningen och dess inhägnader.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:522 och 551.

Trafikverkets kommentar:

Avseende breddning av korridoren i närhet till Forsåkerområdet se Trafikverkets kommentar under avsnitt 6.5.5.

De detaljstudier som efterfrågas kommer att hanteras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.10.15. Fastighetsägarna Borås

Fastighetsägarna anser att ett så centralt stationsläge som möjligt är av största vikt för en positiv stadsutveckling. Att förlägga en station externt skulle skapa en splittrad stad och missgynna befintlig bebyggelse och kommersiell aktivitet i stadens centrala delar. Ett centralt läge är också av vikt för att underlätta den dagliga pendlingen till och från Göteborg vilket är av stor vikt för en arbetsmarknadsförstoring och positiv regional utveckling. Därmed är Fastighetsägarna negativa till ett externt stationsläge (Osdal). Fastighetsägarna anser att det är av stor vikt att järnvägen byggs för den regionala pendlingen Borås–Göteborg samt Borås–Jönköping. Därför förordas antingen ett alternativ med huvudstation inne i Borås alternativ Lusharpan (B4), eller med befintlig station centralt i Borås alternativ Osdal/Borås C (B11A). Men då med anknytningar klara både österut och västerut genom att använda och reformera befintliga spår mot Göteborg och Avesta. Och låta de spåren anknyta till nya järnvägen så nära Borås som möjligt. Med ett externt stationsläge vid Osdal så försvinner tidsvinsten och smidigheten att kunna ta sig direkt in till centrala Borås. För att skapa en samlad arbetsmarknadsregion mellan Göteborg–Borås–Jönköping måste det vara enkelt att pendla och ett centralt stationsläge är ett måste.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:563.

Trafikverkets kommentar:

Avseende den sammanvägda bedömningen av rangordnade lokaliseringalternativ, station Lusharpan samt för resor till och från Borås se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.10.11.

6.10.16. Företagarna Borås

Företagarna Borås säger nej till ett externt stationsläge alternativ Osdal (B11B) då organisationen anser att det är av yttersta vikt att järnvägen byggs för den regionala pendlingen Borås–Göteborg samt Borås–Jönköping. Därför förordas antingen ett alternativ med huvudstation inne i Borås alternativ Lusharpan (B4), eller med befintlig station centralt i Borås alternativ Osdal/Borås C (B11A). Men med goda anslutningar både öster- och västerut genom att använda och reformera befintliga spår mot Göteborg och Avesta och låta de spåren ansluta till nya järnvägen så nära Borås som möjligt.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:639.

Trafikverkets kommentar:

Avseende den sammanvägda bedömningen av rangordnade lokaliseringalternativ, station Lusharpan samt för resor till och från Borås se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.10.11.

6.10.17. GoCo Health Innovation City (GoCo HIC) (tidigare för Vectura AB, Next Step Group AB, GoCo Health Innovation City m.fl., Tingshuset 13)

GoCo HIC ser en stationsetablering i Mölndal som positiv och viktig både ur nationellt och regionalt perspektiv. Det ger en förstärkt möjlighet till en expansiv arbetsmarknads- och näringslivsutveckling. GoCo HIC önskar att stationen i Mölndal utformas för att möjliggöra stopp för resandeutbyte, där nya stambanan även knyter samman trafiken söderut och till Västlänken, vilket har potential för överflyttning av resande från flyg till tåg.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:541.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna. För urvalsprocessen se Trafikverkets kommentar under avsnitt 6.5.4 samt kapitel 2 i lokaliseringsutredningen.

6.10.18. Handelskammaren i Jönköpings län

Handelskammaren anser att av kvarstående alternativ framstår alternativet att förlägga stationen vid Lusharpan som det bästa alternativet, vilket handelskammaren därför förordar för att få arbets- och studiependlingen till orter österut att bli maximalt attraktiv.

Handelskammaren menar att en av de stora fördelarna med nya stambanor är att det kommer möjliggöra större arbetsmarknadsregioner, i klartext att det ska ge betydligt bättre förutsättningar för arbets- och studiependling med tåg till exempel mellan Jönköping och Borås. För att det i praktiken ska vara attraktivt och intresset ska finnas måste resan mellan bostad och arbete vara så kort som det bara går, med anslutande transportmöjligheter och så vidare, så det går att nå slutdestination på snabbast och smidigast sätt. Valet av stationsläge i Borås är av stor betydelse för ovanstående målsättningar, även om det skulle bli ett dyrare alternativ.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:204.

Trafikverkets kommentar:

Avseende den sammanvägda bedömningen av rangordnade lokaliseringalternativ, station Lusharpan samt för resor till och från Borås se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.10.11.

6.10.19. Högskolan i Borås

Högskolan i Borås hänvisar till Borås Näringslivs yttrande och förordar en så central sträckning som möjligt av järnvägen i Borås för att skapa goda förutsättningar för regional pendling i likhet med den service som busslinje 100 erbjuder idag. Det är av stor vikt både för våra studenter och anställda och för att högskolan även i fortsättningen ska vara ett attraktivt lärosäte och en attraktiv arbetsplats.

Vidare förordas goda kommunikationsmöjligheter med tåg mot Stockholm. Högskolan i Borås har ett mycket aktivt och framgångsrikt klimatarbete och menar att ytterligare förstärka hållbart resande med minskade koldioxidutsläpp är ett viktigt mål i högskolans arbete med Agenda 2030.

Med ett centralt läge bör även möjligheterna att skapa tydliga och skyddade promenadstråk ses över.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:540.

Trafikverkets kommentar:

Avseende den sammanvägda bedömningen av rangordnade lokaliseringsalternativ, station Lusharpan samt för resor till och från Borås se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.10.11.

6.10.20. Jernhusen

Jernhusen menar att B4 Lusharpan som ett stadsnära stationsläge i Borås stärker den långsiktiga utvecklingen.

Jernhusen tror på ett stationsläge söder om bron i Mölndal och menar att det skapar det bästa förutsättningarna för Mölndals fortsatta tillväxt och näringslivsutveckling. En stationsplacering norr om bron skulle få ett mindre upptagningsområde och därmed sämre förutsättningar för utbud och lönsamhet i resecentrum och innebära en sämre långsiktigt hållbar stationsdrift och -utveckling.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:575.

Trafikverkets kommentar:

Avseende den sammanvägda bedömningen av rangordnade lokaliseringsalternativ, station Lusharpan samt för resor till och från Borås se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.10.11.

Stationsplaceringen i Mölndal hanteras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.10.21. Landvetter Södra Utveckling AB

Landvetter Södra Utvecklings 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 kollektivtrafiklösningar. 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.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:529.

Trafikverkets kommentar:

Avseende en station i Landvetter södra se Trafikverkets kommentar under avsnitt 6.5.4.

6.10.22. MölnDala Fastighets AB (MFAB)

MFAB oroas över att korridoren har breddats österut då detaljplaneområdet anpassats efter vad som föreslogs i samrådet hösten 2020. MFAB efterfrågar en dialog med Trafikverket kring korridoravgränsning för att inte riskera att fortsatt planering och utbyggnad av Forsåkersområdet hindras av riksintresset för ny stambana.

MFAB står bakom Mölndals stads yttrande men lyfter särskilt korridorsavgränsning, planering och samordning av byggskede, barriäreffekter, buller och Mölndalsån som viktiga frågor.

MFAB delar inte Trafikverkets bedömning av Mölndalsåns dalgång på grund av de stora infrastrukturstråken inte är känslig för intrång. En breddning av området ökar den upplevda barriäreffekten. MFAB av förordar en placering av plattformarna söder om Mölndalsbro för att knyta samman östra och västra Mölndal. Med en ny gång- och cykelbro över infrastrukturen kan Mölndal knytas samman och även det nya stadsutvecklingsområdet Forsåker integreras.

MFAB påpekar att Mölndalsåns dalgång redan idag är bullerpåverkad och att utbyggnaden av järnvägen kommer medföra ökad bullerpåverkan. Beroende på anläggningstyp kan bullerpåverkan reduceras. Det är angeläget att bullerskyddsåtgärder vidtas för att stationsnära bostadsbebyggelse ska kunna tillkomma. Inom Forsåkerområdet planeras för bebyggelse närmast järnvägen och vägen som kan fungera som bullerskydd för bakomliggande bostadskvarter.

Förutom sina naturvärden har Mölndalsån även ett kulturhistoriskt värde. Vid utbyggnaden av Forsåkerområdet kommer ån att tillsammans med omgivande torgytor och grönområden utgöra natur- och rekreationsområde för boende. Redan idag pågår arbeten kopplat till ån för vilka det finns en miljödom och flera ansökningar för vattenkraftverk och fallrättigheter är aktuella. MFAB förutsätter att Trafikverket tar ansvar för de miljö- och juridiska processer som uppkommer för Mölndalsån och Kålleredsbäcken som följer av järnvägens påverkan. MFAB påpekar att det är viktigt att minimera intrång och beakta värdefulla naturmiljöer och ekologiska samband samt att de platsspecifika gestaltungsavsikter som anges i gestaltungsprogrammet för Almedal–Lackarebäck också omfattar Forsåker.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:514.

Trafikverkets kommentar:

Avseende breddning av korridor i närhet till Forsåkerområdet se Trafikverkets kommentar under avsnitt 6.5.5.

Avseende påverkan på Mölndalsån och Kålleredsbäcken se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.4. och 6.5.5.

Övriga synpunkter hanteras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. Trafikverket har en pågående dialog med Mölndals stad.

6.10.23. SBB Hagtornen 10 Fastighets AB (SBB)

SBB har under en längre tid arbetat med en projektplan som omfattar uppförande av bland annat en skolbyggnad inom korridor B4 Lusharpan. SBB uppger att det bakom planförslaget ligger kostsamma och omfattande utrednings- och gestaltungsarbeten. Planen har inte beviljats förhandsbesked då den kommer i konflikt med korridoren. SBB menar att den centralt placerade fastigheten med angivna värden har optimala förutsättningar för den skolverksamhet bolaget har planerat. Trafikverkets planer innebär minskade möjligheter till exploateringen och SBB uppmanar därför Trafikverket att ta med detta i analysen för slutligt val av lokaliseringalternativ.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:524.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar synpunkterna. För urvalsprocessen se Trafikverkets kommentar under avsnitt 6.5.2 samt kapitel 2 i lokaliseringsutredningen.

Fortsatt utredning av stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2

6.10.24. Skanska Industrial Solutions AB med Bellman Group, Bugärde Utveckling AB, Skanska Sverige AB och Samgräv Recycling AB

Skanska Industrial Solution med Bellman Group (Skanska) förordar att järnvägsanläggningen öster om Landvetter flygplats och Borås förläggs söder om väg 27/40. En dragning norr om vägen skulle innebära negativa konsekvenser med väsentliga intrång i pågående verksamheter och begränsningar av framtida utveckling i enlighet med Härryda kommuns översiktsplan avseende utbyggnadsområde för verksamheter.

Täktverksamheten är viktig för regionen då behovet av bergmaterial är stort med anledning av att det planeras för flera stora infrastrukturprojekt i området. Om järnvägsanläggningen förläggs norr om vägen menar Skanska att det måste ske med hänsyn till nuvarande verksamheter och framtida utvecklingsmöjlighet, vilket innebär antingen utmed vägen eller i utvecklingsområdets norra kant. Skanska ser fram emot en dialog med Trafikverket om järnvägens lokalisering och skyddsavstånd.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:758.

Trafikverkets kommentar:

Järnvägens sträckning parallellt med väg 27/40 och vid passagen av utvecklingsområde för verksamheter nordöst om flygplatsen liksom samråd med Skanska Industrial Solutions AB kommer hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.10.25. Storängens fastighetsägarförening

Fastighetsägarföreningen påpekar att järnvägens fortsättning österut efter Osdal i Borås är inte beslutad. Utredningen förslår tre olika korridorer i bergtunnel, bank eller genomskärning. Alla tre alternativen påverkar bostadsområdet Storängen. Föreningens medlemmar är oroliga att fastigheter behöver rivas eller att de sjunker i värde, vidare påverkan under och efter byggtiden, miljöproblem i känsliga naturområden och för bostäderna. Föreningen ifrågasätter behovet av järnvägen, de föreslagna hastigheterna och att den är dyr samt anser att järnvägen inte bidrar med några miljövinster.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:518.

Trafikverkets kommentar:

I lokaliseringsutredningen redovisas en sammanvägd bedömning och förslag till rangordning av alternativen. Det sammantaget bästa alternativet för lokalisering av den nya järnvägen bedöms vara korridor Mölnlycke med stationer i Mölndal (M1) och i tunnel under Landvetter flygplats (L1), korridor Bollebygd Syd samt Korridor Osdal/Borås C med station vid Osdal och bibana till Borås C (B11A). För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är korridor Tulebo rangordnat som nummer 2.

Fortsatt utredning av stationsläget i Osdal samt sträckningen öster om Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2. För mer information om station Osdal, se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.7.4.

Avseende behovet av ny stambana och miljövinster se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.10.6. samt 6.10.7.

6.10.26. Tornet Bostadsproduktion AB (Tornet)

Tornet ställer sig positivt till den nya stambanan och menar att även om beslutet om höghastighetsbana ännu inte finns förankrat i riksdagen bör det hållas öppet för en ny stambana som trafikerar Sveriges största städer Göteborg–Borås, Jönköping, Linköping–Norrköping och Stockholm. Det är dessa städer som växer mest och behöver en ökad, miljövänlig transportkapacitet med bästa möjliga tillgänglighet.

Tornet har kommit in med ett eget förslag på hur en station i Borås kan uppföras. Tornet menar att stationsläget bör ligga centralt vid nuvarande Borås C och att regionbanan i en första etapp bör dras från Viared, i tunnel under väg 27 till regementet och därefter i öppet tråg till Borås C. I ett senare skede kan beslutas om regionbanan och stambanan ska ha en gemensam nedsänkt station i Borås centrum. Stambanan kan då fortsätta vidare österut i tunnel under Norrmalm och vidare norr om Ulricehamn eller söder om Åsunden mot Jönköping.

Tornet menar att en nedsänkt station på nuvarande bangård är fullt genomförbar med modern smart teknik. Bland annat kan grundvattentrycket behärskas genom egenvikt av påbyggnader samt förankring till berg. Tornets förslag innebär att farligt gods leds i separat tunnelrör.

Enligt en preliminär kostnadsanalys som Tornet har tagit fram så är deras förslag inte dyrare än en station på bro vid Osdal.

Vidare menar Tornet att ett genom att samförlägga Kust till kustbanan, Viskadalsbanan och Älvsborgsbanan med den nya stambanan går det att frigöra omfattande markytor för exploatering i Borås vilket är positivt för stadens framtida utveckling. Det innebär också färre barriäreffekter. Ett samlat stationsläge skulle enligt Tornet även innebära flera fördelar för de som reser med tågen då stationens centrala läge gör den till en attraktiv kommunikationsnod och kortar ner restiden till och från Göteborg.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/23920:450.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har undersökt Tornets förslag avseende station i Borås och bedömer att det skulle innebära en mycket stor påverkan på staden under byggskedet. Om stationen utformas på ett sätt för att klara de spårgeometriska kraven som är kopplade till restider och kapacitet så kommer en stor del av den centrala stadskärnan att behöva rivas till följd av byggnationen. Anläggningen är bred och kommer i byggskedet att kräva att stora ytor tas i anspråk. Till detta tillkommer även arbetsvägar och etableringsytor som gör ingreppet än större.

Anläggningen som föreslås av Tornet bedöms även kunna påverka grundvattennivåer och grundvattenströmningen i jordlager inom centrala Borås, vilket kan resultera antingen i dämmande effekter eller dränering vilket i sin tur kan medföra negativ påverkan på flera byggnader i centrala Borås som inte är grundlagda på berg. Sammantaget bedöms alternativet ha låg måluppfyllelse inom både ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet, oavsett placering i markplan eller nedsänkt läge, och har därför valts bort. Se avsnitt 5.2.3 i lokaliseringsutredningen. Trafikverkets bedömning är att exploateringsnyttorna som skulle uppnås med Tornets förslag inte motsvarar de ökade kostnaderna för järnvägsanläggningen.

Trafikverket har en god och kontinuerlig samverkan med Borås Stad. Trafikverkets bedömning är att lokaliseringsutredningen förslag till lösning är den bästa för att uppnå en god samhällsbyggnad.

6.10.27. Viared Företagsförening (VFF)

VFF förordar huvudstation inne i Borås (alternativ Lusharpan B4) som det bästa alternativet. Men kan också se att alternativet med befintligt stationsläge (B11A) fungerar tillsammans med stationsläget Osdal B1 förutsatt att man använder befintliga spår med anknytningar både öster och väster ut.

VFF anser att det är av stor vikt att den nya järnvägen byggs för att främja den regionala pendlingen. VFF anser att stationsläget vid Borås behöver studeras vidare för att främja tidsbesparingar men också öka tillgängligheten och smidigheten att resa.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:579.

Trafikverkets kommentar:

Avseende den sammanvägda bedömningen av rangordnade lokaliseringalternativ, station Lusharpan samt för resor till och från Borås se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.10.11.

6.10.28. Västsvenska handelskammaren

Västsvenska Handelskammaren står till fullo bakom planerna på att bygga nya stambanor, däribland delsträckan Göteborg–Borås. Handelskammaren välkomnar Trafikverkets förordade förslag med ett stationsläge via Mölndal station och station vid Landvetter flygplats förläggs under flygplatsen.

Västsvenska Handelskammaren anser att Alternativ Osdal/Borås C är mycket bra för resor mellan Borås och städerna västerut men mindre bra för resor till/från Borås och städer österut då resenärerna hänvisas till en extern station med byte och förlängd restid som följd. Handelskammaren menar att Borås ska ha en central eller centrumnära station även för resenärer till/från Jönköping, Linköping, Stockholm samt Ulricehamn då Handelskammaren förordar att nya stambanans fortsatta dragning ska möjliggöra ett stationsläge där. Nya stambanor ger en unik möjlighet att knyta ihop stora städer som Borås–Jönköping–Linköping. Att hänvisa resenärer i stråket till externa stationslägen skulle minska resandet och den arbetsmarknadsförstoring som nya stambanor bland annat syftar till skulle delvis utebli och den unika möjligheten att knyta ihop städerna försittas. Det alternativ som Trafikverket rangordnat som nummer två, Lusharpan, innebär ett centrumnära stationsläge för samtliga resenärer till/från Borås och är således att föredra ur regionförstoringssynpunkt. Runt Lusharpan finns relativt goda förutsättningar att utveckla staden, i synnerhet om väg 40 i framtiden dras utanför centrala Borås. Handelskammaren förordar i detta läge alternativ Lusharpan men ser gärna att Trafikverket även utreder möjligheten att trafikera Borås C till/från orter öster om Borås.

Handelskammaren ser positivt på det så kallade förstärkningsalternativet som Västra Götalandsregionen tillsammans med kommunerna och Trafikverket har presenterat.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:533.

Trafikverkets kommentar:

Avseende den sammanvägda bedömningen av rangordnade lokaliseringalternativ, station Lusharpan samt för resor till och från Borås se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.10.11.

Avseende fortsatt utbyggnad av järnvägen österut se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2.

Ledningsägare

6.10.29. Borås Elnät AB

Borås Elnät AB bedömer att rangordnade alternativ 1 påverkar inga större av Borås Elnäts tekniska anläggningsbyggnader vilket är väldigt positivt. Dock kommer el- och optoledningar att påverkas vilket är svårt att undvika vid ett så här stort

infrastrukturprojekt. Borås Elnät AB ser fram emot en bra dialog med Trafikverket för att lösa eventuella problem mellan ny järnvägsdragning och befintliga ledningar.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2021/64422:130.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatta samråd kommer att hållas med Borås Elnät AB i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.10.30. Gryaab

Gryaab framför att deras tekniska anläggningar inte är möjliga att flytta på, vilket kan påverka lokaliseringssvalet. Det vill säga, Gryaabs anläggningar kan utgöra hinder eller begränsningar för specifika sträckningar. Gryaab påpekar även att det är både underjordsanläggningar och kritiska marknära delar av Gryaabs anläggningar som berörs. Det är därför av största vikt att fortsätta fördjupade samråd för informationsutbyte och känslighet.

Gryaab yttrar sig enbart om delsträcka Almedal–Landvetter vilket är det område som berör Gryaabs tekniska anläggningar. 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. Gryaabs projekt är pågående och tekniskt samråd samt informationsutbyte med Trafikverkets projekt ny järnväg Göteborg–Borås pågår inom ramen för båda dessa projekt. Dessa samråd förutsätts fortsätta. Gryaabs projekt rör även andra befintliga Trafikverksanläggningar såsom Västra stambanan och E6. Gryaab önskar att Trafikverket även tillser att information samordnas med dessa befintliga anläggningar.

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.

Fullständigt yttrande finns diariet för på ärendenummer TRV 2021/64422:366.

Trafikverkets kommentar:

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

Alternativ Raka vägen är inte ett alternativ som är rangordnat av Trafikverket.

6.10.31. Göteborg Energi

Göteborg Energi poängterar att det är viktigt att lednings- och markarbeten sker med stor försiktighet och enligt gällande aktuella bestämmelser vid markarbeten. Göteborg Energi önskar fortsatt delta i kommande samråd och granskningar.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:558.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatta samråd kommer att hållas med Göteborg Energi i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.10.32. Härryda Energi

Härryda Energi gör bedömningen att de sträckor som är förlagda i tunnel förväntas inte påverka Härryda Energis verksamhet mer än under byggtid. Båda alternativen inom Härryda kommun kommer att korsa Härryda Energis ledningar och kablar. Ingen påverkan på lågspänningsmatningar enligt nedan har analyserats då åtgärder som behövs kan identifieras först då detaljprojektering utförs.

För sträckan Almedal till Landvetter flygplats, rangordnade alternativ 1: För den del som är placerad i marknivå mellan Mölnlycke och Björred har Härryda Energi planerat en ny 40kV ledning. Denna behöver därför samordnas med detta projekt för att undvika framtida behov av omläggningar. I övrigt finns få befintliga kablar utmed denna sträcka.

För sträckan Almedal till Landvetter flygplats, rangordnade alternativ 2: Utmed sträckan finns fem korsande 1 okV kablar på de sträckor där järnvägen planeras i markplan. Detta alternativ har större påverkan på befintlig anläggning än vad alternativ 1 skulle ha för Härryda Energi.

För Landvetter flygplats, tunnel, rangordnade alternativ 1 och 2: Det är ingen nämnvärd skillnad för de olika alternativen för Härryda Energi. För matning till tunnel behöver Härryda Energi ingå i planeringen för att kunna dra fram ny matning till denna. I området finns både ett 20 och ett 1 okV nät.

För sträckan Landvetter flygplats till lång bro över befintlig järnväg vid Grandalsmotet: Tre befintliga 1 okV kablar/ledningar kommer att korsa den nya järnvägen. Även ett antal lågspänningskablar. Hur dessa hanteras tas vidare då detaljprojektering utförs. Utmed denna sträcka har Härryda enbart ett befintligt 1 okV nät.

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

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:131.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatta samråd kommer att hållas med Härryda Energi i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.10.33. Kretslopp och vatten (Göteborgs Stad)

Kretslopp och vatten vill särskilt lyfta fram följande information som är viktig att beakta i det fortsatta planarbetet: Skydd av vattentäkter i det kommande arbetet är av yttersta vikt. Vid byggnation får inte masshantering och hantering av förorenade områden påverka vattentäkter negativt. Om injektering behöver användas under byggnation av järnvägsanläggningen får inte heller det påverka vattenmiljöer och vattentäkter. Om det blir aktuellt ska kontakt ske med Kretslopp och vatten för samråd och remiss.

Järnvägsanläggningen kommer påverka förvaltningens ledningar och anläggningar på olika sätt. Både vid byggnation och framtida drift av järnvägen måste Kretslopp och vatten ha åtkomst till sina ledningar och anläggningar och de måste vara i drift.

Kretslopp och vatten framför att noggrann utredning kring hur järnvägsanläggningen förändrar höjdsättning och/eller skapar barriäreffekter som påverkar dagvattenvägar, skyfallsleder och påverkan från höga nivåer i vattendrag behöver genomföras. Kretslopp och vatten anser att gällande skyfallshantering måste Trafikverket tillse att järnvägsanläggningen inte påverkar de riktlinjer som gäller för bebyggelsen runt omkring.

För att hantera stigande havsnivåer gäller riktlinjer i TÖP Översvämningsrisker och planeringsnivåer angivna i Vattenplanen från 2003 enligt KF-beslut. Krav på skyddsåtgärder kan komma att ställas.

Kretslopp och vatten anser att 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 råvattentäktena Rådasjön och Nedsjöarna med hela Mölndalsåsystemet.

Kretslopp och vatten hänvisar till sina förgående yttranden för samråd 1 2020-05-06 och samråd 2 2020-11-06, Kretslopp och vatten dnr 0261/20. Kretslopp och vatten vidhåller dessa synpunkter. Kretslopp och vatten emotser en fortsatt dialog och samarbete i det kommande arbete med järnvägsplan.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:361.

Trafikverkets kommentar:

Se tidigare svar från samråd hösten 2020 i avsnitt 5.11.5.

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

6.10.34. Ellevio

Ellevio önskar dialog med Trafikverket angående sträckan genom Mölndal och vilka ledningar som kan beröras. I övrigt hänvisar Ellevio till tidigare yttrande som kvarstår.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:642.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatta samråd kommer att hållas med Ellevio i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Se tidigare svar från samråd hösten 2020 i avsnitt 5.11.1.

6.10.35. Mölndal Energi AB

Mölndal Energi delar Trafikverkets bedömning att en station i Mölndal kommer att vara positiv för hela regionen. Genomförandet med att bygga järnvägsanläggningen kommer innebära flera utmaningar för Mölndal Energis verksamhet och anläggningar, stationer samt el- och fjärrvärmedistribution, men organisationen ser att det med en transparent dialog och väl fungerande samverkan går att genomföra på ett bra sätt. Mölndal Energi AB med dotterbolag Mölndal Energi Nät AB har flera anläggningar inom de rangordnade korridorerna och uppmanar Trafikverket att i god tid avisera behov av att till exempel flytta ledningar. Klargöranden behövs kring användning av de delar av korridorerna som berör anläggningarna så att åtgärder och eventuell flytta av anläggningar kan planeras i god tid.

Mölndal Energis mottagningsstationers strategiska läge utmed E6/E20 innebär risker avseende farligt gods. Utökad järnvägstrafik på nya spår som ligger närmare stationerna kan vid en eventuell urspårning medföra problem med elförsörjningen. Ett eventuellt haveri på järnvägen får inte störa eldistributionsverksamheten.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:388.

Trafikverkets kommentar:

Fortsatta samråd kommer att hållas med Mölndals Energi angående påverkan på anläggningar och behov av ledningsomläggningar i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. Det pågår en mötesserie för att särskilt diskutera påverkan på mottagarstationen vid Råvekärr E6/E20.

Arbetet kopplat till olyckor med farligt gods hanteras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.10.36. Skanova

Skanova har infrastruktur som är av betydande vikt för samhället gällande elektronisk kommunikation inom föreslagna korridorer. 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 2021/23920:963.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att samråda med Skanova i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.10.37. Nordion Energi, (Swedegas)

Swedegas har en driftsatt högtrycksledning för energigas i det aktuella området. Högtrycksledningar av det här slaget omgärdas av MSBFS (Myndigheten för samhällsskydd och beredskaps författningssamling) som handläggs av MSB. Gasledningar är även underkastade Naturgassystemanvisningar (NGSA) som bland annat anger närmaste gräns för område med förväntade grävningsaktiviteter. Swedegas Energi har ledningsrätt för högtrycksledningen.

Den nya järnvägen kommer att korsa Swedegas befintliga gasledning utanför Källered, delsträckan Almedal-Landvetter flygplats. Två av de alternativ som presenterats kommer att påverka högtrycksledningen. Swedegas förordar det alternativ som inte kommer att påverka vår högtrycksledning, vilket är Raka vägen. De andra två alternativen Mölnlycke och Tulebo kommer att korsa vår högtrycksledning.

De två alternativ som påverkar Swedegas ledning medför att utredning måste genomföras av Trafikverket, avseende skyddsåtgärder runt högtrycksledningen i korsningspunkten mellan järnvägen och högtrycksledningen.

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

I två av de angivna lokaliseringalternativen kan det bli aktuellt med förstärkningsåtgärder i korsningspunkten då högtrycksledningens placering är statisk. Detta innebär att en omdragning eller flytt av högtrycksledningen bör undvikas i möjligaste mån. Ledningsrätten för ledningen måste omprövas om den flyttas.

Swedegas önskar en dialog med Trafikverket i tidigt skede för att gemensamt hitta en lösning för järnvägens korsning av högtrycksledningen, om alternativ Mölnlycke eller Tulebo väljs. I övrigt har Swedegas inget att erinra mot den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås, under förutsättning att regelverket i MSBSF och NGSA 2018 efterföljs.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:365.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer fortsatt att samråda med Nordion Energi/Swedegas i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.10.38. Vattenfall

Vattenfall har flera anläggningar och projekt inom området. Vattenfall menar att det är svårt att redovisa allt i ett enskilt yttrande. Därför vill Vattenfall fortsätta ha en dialog med Trafikverket för att diskutera järnvägsplanen och visa var elanläggningar kommer i konflikt.

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.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/71880:556.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att samråda med Vattenfall i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Övriga intressegrupper

6.10.39. Gruppen Stoppa Höghastighetsbanan Västra Götaland

Gruppen menar att MKB:n är gravt bristfällig. Utan en fullständig MKB kan gruppen inte svara på vilken dragning av höghastighetsbanan som är mest lämplig. Det aktuella samrådet kan enligt gruppen därför inte betraktas som ett formellt lokaliseringssamråd utan måste betraktas som allmän informationsinhämtning till vidare utredningar. Gruppen menar att avsaknaden av beskrivningar av servicevägar och bivägar kommer utgöra ytterligare miljöpåverkan som inte finns med i underlagsmaterialet.

Gruppen framför att stationsläget i Osdal ligger i ett område med naturvärdesklass 1 och hyser 90 arter av vildbin. Området är också klassat som Västergötlands mest värdefulla lokal med rödlistade bin. Skogsområdet mellan Yxsjön och Landvettersjön samt Rambo mosse har höga naturvärden som riskerar att gå förlorade.

Gruppen menar att en seriös miljöprövning saknas i Trafikverkets planering och oersättliga skador på miljön tas inte upp. Längs med hela sträckan finns också flera skyddsvärda biotoper som måste inventeras betydligt noggrannare än som hittills gjorts för att effekterna på områdets biologiska mångfald ska kunna bedömas.

Gruppen anser att Trafikverket inte har använt fyrstegsprincipen i utredningen. Det går enligt gruppen inte att av ekonomiska skäl att försvara bygget av den nya järnvägen. Sveriges befolkning är för liten. Den höga kostnaden riskerar medföra att samhället fortsätter att betala av kostnaden för järnvägen långt efter att tekniken blivit omodern. Gruppen har svårt att se att tågen kommer gå i 320km/h, och att man därför bör räkna på vad en järnväg anpassad för 250km/h istället skulle kosta.

Gruppen anser att klimatnyttan med svenska höghastighetståg måste utredas extremt noggrant av Trafikverket eftersom klimataspekten är ett av de viktigaste argumenten för byggandet av höghastighetsbanor. Coronapandemin kommer att förändra hur människor reser i framtiden, därför anser gruppen att staten måste sluta forcera fram satsningar på infrastruktur som det inte längre finns behov av. Vidare anser gruppen att kapaciteten på de nya spåren i högre grad bör vrigas till lokal och regionaltåg där de flesta resorna görs idag.

Gruppen anser att språkbruket kring utredningen är problematiskt. Enligt gruppen så argumenterar både tjänstemän och politiker som om "nya stambanor" skulle betyda samma sak som "höghastighetsbanor" och att nya höghastighetsbanor således skulle vara den enda möjligheten att bygga ut stambanorna med. Enligt föreningen har inte förutsättningarna att bygga ut stambanorna på annat vis undersökts. Både regering och Trafikverket måste ta till sig av Riksrevisionens granskning som kritiserat höghastighetsbanan.

Gruppen anser att materialet är mycket bristfälligt och svårtolkat vilket medför att det är svårt att ta ställning till vilket alternativ som utgör minst påverkan på människor och natur. Webbssidan för samrådet är enligt gruppen svårnavigerad och inte anpassad för de som

enbart via mobiltelefon besöker sidan. Gruppen anser att flera berörda föreningar med verksamhet nära Borås inte finns med på remisslistan, här drar föreningen slutsatsen att det finns åtskilliga andra föreningar längs med sträckan som inte fått möjlighet att yttra sig.

Gruppen anser att värdet på hus och fastigheter i de områden som berörs kommer att minska kraftigt. Att dessutom "sätta livet på paus" för alla de människor som berörs både direkt och indirekt av dragningen är oansvarigt och skapar en stor oro och ohälsa.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/64422:771.

Trafikverkets kommentar:

Avseende synpunkter med koppling till MKB se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.4. som beskriver kompletteringar och förtydliganden kring naturmiljö med mera som kommer att genomföras i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. Avseende miljöprövning så är det regeringen som avgör om projektet kan genomföras i och med att projektets ska tillåtlighetsprövas. Efterföljande miljöprövningar kommer avse villkor för att ge minsta möjliga skada.

Avseende vidare naturinventeringar se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.9.25.

Inbjudan till alla tre samråden har annonserats i lokalpressen, Göteborgs-Posten, Mölndals-Posten, Lokalpressen Härryda, Borås Tidning och Post- och Inrikes Tidningar. Samrådet våren 2021 annonserades även i AnnonserMarknan. Inbjudan till samråden fanns även på projektets webbsida, i sociala medier och i det digitala nyhetsbrevet Nytt från projekt Göteborg–Borås samt i Nyhetsbrevet som kommer ut några gånger per år, vilket är en prenumerant-tjänst som alla kan anmäla sig till på projektets webbsida. Även informationsblad i pappersformat om projekt Göteborg–Borås delades ut till samtliga brevlådor inom utredningsområdet, både till boende och företag. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer samråd att hållas med direkt berörda sakägare.

Trafikverket arbetar för att det ska vara så lätt som möjligt att ta till sig av information som ges och är lyhörda för den återkoppling Trafikverket får. Under samrådets gång webbsidan uppdaterats utifrån den feedback som Trafikverket har fått från besökare. Innehållet är också anpassat för mobilen. Den interaktiva kartan fungerar bäst på en dator då den spänner över hela utredningsområdet, det blir ottydligt att navigera och ta till sig informationen på kartan via en mobilskärm som också saknar överblick på grund av sitt lilla format. Under samrådstiden fanns det flera sätt att ta till sig informationen på webbsidan och det gick även att lämna synpunkter via brev.

I PM Nya stambanor - ny generation järnväg (Positionspapper, daterat 2018-10-05) framgår att med "nya stambanor" avses höghastighetsjärnväg mellan Stockholm och Göteborg/Malmö, med en teknisk standard som dimensioneras för 250 km/h, på sträckan Göteborg–Borås. För tillämpning av "Fyrstegsprincipen" se lokaliseringsutredningen avsnitt 1.1. 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" (Trafikverket, 2012). Uppdraget omfattade en analys av vilka

effektiviserings och kapacitetshöjande åtgärder som kan genomföras på det statliga järnvägsnätet, vägnätet samt 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, se figur 1.2. 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 mindre 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. Läs vidare om kapacitetsutredningen i avsnitt 1.1.1. i lokaliseringsutredningen.

Avseende kostnader för järnvägen och riksrevisionens granskning se Trafikverkets kommentarer i avsnitt 6.10.7.

För klimatnytta se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.9.24.

När Trafikverket planerar för den nya järnvägen följer det en planläggningsprocess som är en juridisk och demokratisk process. Trafikverket försöker att hålla ett högt tempo i processen för att boende så snabbt som möjligt ska kunna få beslut om vilket alternativ det blir. Innan vi vet exakt var järnvägen ska gå och vilka fastigheter som påverkas så har Trafikverket inte möjlighet att inleda en dialog om eventuell ersättning.

Frågor rörande barriäreffekter, ljudmiljö och ljusföroreningar och annan påverkan på boende-, kultur- och rekreationsmiljöer med mera kommer att hanteras vidare i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. Vid utformningen av järnvägsplanen och fortsatt planering av byggskede utreds påverkan på enskilda fastigheter både permanent och under byggtid. Samråd kommer att hållas med direkt berörda.

Det är många som undrar hur det ”nya normala” efter coronapandemin kommer att bli, men Trafikverket bedömer att det även fortsättningsvis kommer finnas behov av att resa och då är det viktigt att det finns hållbara alternativ. Trafikverket arbetar på uppdrag av regeringen och följer den nationella planen som talar om hur Trafikverket ska ta hand om och utveckla den statliga infrastrukturen på vägar, järnvägar och för sjö- och luftfart. Läs mer om Trafikverkets uppdrag i avsnitt 6.5.2 och 6.5.4.

6.11. Allmänheten

Under samrådstiden för samråd våren 2021 inkom totalt 2 346 från allmänheten. Cirka 95 procent kom in via den interaktiva kartan och cirka 5 procent via brev och mejl. Det digitala samrådet för våren 2021 beskrivs närmare i avsnitt 6.3.

Utöver synpunkter som inkommit från enskilda medborgare har det under samrådet bildats ett antal tillfälliga sammanslutningar där medborgare/boende gått samman och skrivit under gemensamma synpunkter genom namnlistor eller lämnat enskilda synpunkter men med likartade formuleringar. Detta har varit aktuellt i bland annat Tulebo, Mölnlycke, Olsfors och Hultafor, Långnäs, Viared samt avseende fastigheter på Furustigen i Mölnlycke.

De synpunkter som kom in under samråd våren 2021 har kategoriserats i följande ämnesområden:

- Rekreation och friluftsliv
- Kulturmiljö
- Naturmiljö
 - Djurliv och växtlighet
- Korridor- och stationsalternativ
- Övriga synpunkter
 - Vardagsliv och livskvalitet
 - Bergvärme
 - Fastighetsvärden
 - Buller
 - Vibrationer
 - Befintlig infrastruktur
 - Resvanor
 - Samhällsfunktion

I följande avsnitt sammanfattas innehållet i de inkomna synpunkterna uppdelat per ämnesområde.

6.11.1. Rekreation och friluftsliv

Det finns en oro relaterat till hur den nya stambanan kan komma att begränsa möjligheten för och tillgängligheten till friluftsliv, motion och andra aktiviteter i naturmiljö. Många menar att påverkan kan ske både under byggskedet och när järnvägen är färdigställd. Vidare anser vissa synpunktslämnare att järnvägen kan ha en negativ påverkan på rekreationsmöjligheter vilket i sin tur riskerar att inverka på individens välmående och hälsa. Mölnlycke, Finnsjön, Yxsjön samt Gånghester är exempel på områden som nämns avseende denna aspekt. De nämnda platserna berörs av korridor Mölnlycke, korridor Tulebo och korridor Bollebygd Syd.

Trafikverkets kommentar:

Människor som bor i utredningsområdet och deras vardagsmiljöer är en viktig del i hållbarhetsbedömningen för val av korridor för den nya järnvägen. Det sociala perspektivet lyfts i projektets sociala konsekvensanalys. Tillsammans med de två andra hållbarhetsdimensionerna har det också varit en central del i framtagandet och utvärderingen av lokaliseringsalternativen. I detta ingår att undersöka sådant som är viktigt för en bra vardag för människor. Det kan till exempel handla om påverkan på rekreationsmöjligheter, fritidsaktiviteter och boendemiljöer. Det handlar även om möjligheten att skapa trygga och säkra miljöer där människor bor, vistas och rör sig kring den nya järnvägen. För att läsa mer om hur Trafikverket har arbetat med rekreation och friluftsliv se lokaliseringsutredningen kapitel 4 och MBK kapitel 7. Trafikverket kommer även att beakta inkomna

synpunkter avseende påverkan på rekreation och friluftsliv i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.11.2. Kulturmiljö

I en del synpunkter förekommer ett missnöje över att utvecklingen av järnvägen kan ha en negativ påverkan på fornminnen, fornlämningar eller andra kulturhistoriska platser och miljöer. Några områden med omnejd som nämns i detta sammanhang är Benareby i korridor Tulebo, Långenäs och Råda i korridor Mölnlycke samt Viared och Olsfors i korridor Bollebygd Syd där kulturmiljöer upplevs vara värdefulla. Synpunktslämnarna uttrycker en önskan om att bevara befintliga kulturvärden så att dessa inte går förlorade för framtiden. En del synpunkter efterfrågar även en omprövning av dragningen för korridor Tulebo och de tidigare korridoralternativen Raka vägen samt Raka vägen Öst för att undvika negativ påverkan på kulturhistoriska lämningar och miljöer.

Trafikverkets kommentar:

Som grund för det bedömningsarbete som genomförts för korridoralternativen har bland annat en kulturarvsanalys samt en social konsekvensanalys genomförts. Trafikverket kommer även att beakta inkomna synpunkter avseende påverkan på kulturmiljö i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.11.3. Djurliv och naturmiljö

Många synpunktslämnare menar att viktiga naturvärden i utredningsområdet kan komma att påverkas negativt av den nya stambanans utbredning. Synpunkterna handlar i huvudsak om att järnvägens dragning kan komma att störa olika djur- och växtarter inom korridorerna. Flera synpunktslämnare menar att nyttan av en ny stambana inte överträffar de naturvärden och det djurliv som riskerar att påverkas negativt av den nya järnvägen. Här framförs även en önskan om att värna om den biologiska mångfalden och att skydda både djur och växtarter.

Ett antal synpunkter som framkommit menar på att järnvägens dragning längs korridor Tulebo kan störa det rika djurlivet som bland annat utgörs av rådjur, räv och älg. Även fågellivet intill sjöområden såsom exempelvis Tulebosjön och Rambo mosse i den västra delen av utredningsområdet tas upp.

I flera synpunkter lyfts även att viktig skogsmiljö i Mölnlycke med omnejd kan komma att påverkas negativt av en järnvägsdragning inom korridor Mölnlycke. I synpunkterna beskrivs bland annat hur skogsområdena nyttjas för till exempel bär- och svampplockning.

Farhågor gällande en negativ påverkan för sjöområden längs korridor Tulebo förekommer i flera kommentarer, exempelvis pekas Gravsjön, Yxsjön, Nordsjön och Finnsjön ut. I en del synpunkter uttrycks även en oro för hur stambanan kan bidra till konsekvenser och risker för grundvatten och vattentäkter längs korridorförslagen.

Trafikverkets kommentar:

En naturvärdesinventering har gjorts inom de studerade korridorerna. Inventeringen ligger till grund för de bedömningar som redovisas i MKB:n.

Inkomna synpunkter rörande djurliv och bevarandevärda växt- och djurarter tas med i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

Trafikverket har kontinuerligt i utredningen byggt upp kunskap om känsliga miljöer inom utredningsområdet, både genom egna inventeringar och genom samråd. Detta är ett viktigt underlag för valet av korridor, det område som järnvägen ska byggas inom. Trafikverket kommer sedan att fortsätta att fördjupa sin kunskap inom den korridor som blir beslutad i tillåtlighetsprövningen för att anpassa och begränsa påverkan vid järnvägsplaneskedet där en mer exakt placering och utformning av järnvägen ingår.

Trafikverket har undersökt områdets befintliga yt- och grundvattensituation. Kunskapen kommer ligga till grund för den anläggning som sedan projekteras. Utgångspunkten är att höghastighetsjärnvägen ska projekteras så att väsentliga yt- och grundvattenflöden bibehålls. Detta för att negativa konsekvenser för naturmiljö och vattentäkter ska undvikas. Anläggningen ska utföras klimatsäkrad, det vill säga, hänsyn ska tas till framtida förändrade flöden och vattennivåer. Trafikverket kommer även att beakta inkomna synpunkter avseende påverkan på djurliv och naturmiljö i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet.

6.11.4. Korridor- och stationsalternativ samt befintlig infrastruktur

Det har kommit in synpunkter kring dragning av den nya stambanan. En framträdande synpunkt är att många anser att järnvägen bör samförläggas med befintlig infrastruktur för att på så vis minska negativ påverkan på natur- och boendemiljöer, framförallt med avseende på buller, men även med avseende på landskapsbild samt av ekonomiska skäl. De allra flesta vill se en dragning så långt det är möjligt utmed väg 27/40. Flera synpunkter behandlar frågan om varför denna sträckning inte pekas ut som huvudalternativ och önskar en tydligare beskrivning kring detta. Många menar att detta är att föredra framför dragningar inom korridor Mölnlycke och korridor Tulebo, för att minska konsekvenserna i bebyggelseområden i Mölnlycke och Tulebo. I en del kommentarer menar boende i Mölnlycke och Landvetter att befintlig järnväg och väg 27/40 redan idag utgör barriärer och att en järnvägsanläggning i korridor Mölnlycke skulle medföra ytterligare en barriär. Många förordar därför en dragning längs befintlig infrastruktur för att minska risken för barriärverkan.

Även i Boråsområdet efterfrågas att järnvägen inom korridor Bollebygd Syd förläggs utmed väg 27/40. I en del kommentarer framkommer en oro över att järnvägen i korridor Bollebygd Syd skulle höja bullernivåerna. Många förordar därför en samförläggning med väg 27/40 för att samla bullerkällorna, medan andra menar att det redan är en hög bullernivå utmed vägarna och att denna inte bör öka.

Några synpunktslämnare anser att val av stationslägen och lokaliseringen av banan inte är optimal. I flera synpunkter tas det upp att järnvägen passerar flera tätorter utan att stanna, exempelvis Mölnlycke och Bollebygd, vilket inte anses medföra något positivt för boende på dessa orter. Synpunktslämnarna menar att det är ett intrång som inte medför någon direkt nytta. Det efterfrågas en redogörelse över vilka nyttor de orter får där den nya järnvägen byggs utan att en station anläggs. Även i Borås nämns att ett externt stationsläge i Osdal inte

är optimalt och att det kräver goda kollektivtrafikförbindelser in mot Borås C. Frågan om hur ytterligare stationslägen i framtiden kan kopplas på järnvägen tas också upp.

Trafikverkets kommentar:

I en lokaliseringsutredning ska alla rimliga alternativ som uppfyller den nya järnvägens ändamål prövas. Därför har olika korridoralternativ mellan Göteborg och Borås utretts och bedömts. För att möjliggöra hastigheter upp till 250 kilometer i timmen krävs det att järnvägen utformas med stora radier och små lutningar. Detta ger en relativt rak och plan järnväg. Det föreslagna alternativet Bollebygd Syd följer delvis väg 27/40, men järnvägen kommer aldrig att fullt ut kunna följa vägens sträckning.

I lokaliseringsutredningen utreds lokalisering av stationer vid Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. Ytterligare behov i stråket samt åtgärder enligt förstärkningsalternativet har prövats i ÅVS Stråket Göteborg–Borås. Trafikverket har i samarbete med Västra Götalandsregionen utrett konsekvenserna av ytterligare stationsorter mellan Göteborg och Borås. Utredningen visar att de nyttor som uppkommer till följd av fler stationer inte uppväger nackdelarna i form av längre restider för regionaltågen. För en utförligare beskrivning kring dessa ställningstaganden se Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2 och 6.5.4.

6.11.5. Övriga synpunkter

Vardagsliv och livskvalitet: Genomgående i utredningsområdet så undrar boende som kan komma att påverkas av den nya stambanan hur de ersätts om deras livskvalitet påverkas negativt. Frågan omfattar även verksamhetsutövare på landsbygden som kan komma att påverkas av den nya järnvägen. En oro finns också att järnvägen kommer att skapa en barriär i mindre bebyggelseområden.

En oro uttrycks kring att förorenade utsläpp och försämrad luftkvalitet för närboende kommer att öka, framförallt under byggtiden. Av denna anledning anser vissa synpunktslämnare att det inte är hållbart att genomföra projektet.

Trafikverkets kommentar:

Boendes närområde är en viktig del när Trafikverket har gjort hållbarhetsbedömningen för val av korridor för den nya järnvägen. Då undersöks sådant som är viktigt för en bra vardag för människor. Det kan till exempel handla om påverkan på rekreationsmöjligheter, fritidsaktiviteter och boendemiljöer. Det handlar även om möjligheten att skapa trygga och säkra miljöer där människor bor, vistas och rör sig kring den nya järnvägen.

Lämpliga skyddsåtgärder där gällande riktvärden för luftkvaliteten överskrids kommer att utredas mer i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet inom den korridor som blir beslutad i tillåtlighetsprövningen.

Frågor rörande barriäreffekter, ljudmiljö och annan påverkan på boende-, kultur- och rekreationsmiljöer med mera kommer att fördjupas i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet. Vid utformningen av järnvägsplanen och fortsatt planering av byggskede utreds påverkan på enskilda fastigheter både permanent och under

byggtid. Samråd kommer att hållas med direkt berörda i det fortsatta arbetet i järnvägsplaneskedet

Bergvärme: Inom utredningsområdet förekommer bostäder med bergvärmeanläggning och flera fastighetsägare uttrycker en oro över påverkan på dessa, om järnvägen förläggs i bergtunnel under fastigheten. Fastigheterna är inte anslutna till fjärrvärme och i flera fall saknas kommunala planer på anslutning. Fastighetsägarna efterfrågar information kring hantering av bergvärmeanläggningar och ersättning i samband med intrång. Dessa synpunkter är främst kopplade till tunnelsträckningen under Mölnlycke i korridor Mölnlycke, men oro har även uttryckts i andra delar av utredningsområdet, bland annat i Gånghester öster om Borås.

Trafikverkets kommentar:

Om bergvärmeanläggningar blir påverkade kommer Trafikverket tillsammans med fastighetsägaren titta på möjliga lösningar och ersättning för att förhindra skada på fastigheten.

Fastighetsvärden: Vissa synpunktslämnare uttrycker en oro att fastigheter kan tappa i värde om den nya stambanan dras i närheten av den egna fastigheten. En del är oroade över skador på byggnader, som exempelvis sättningsskador orsakade av vibrationer i samband med byggnation av stambanan. Särskilt om det finns stabilitetsproblem kopplat till exempelvis mossmark. Det finns också de som oroas av att bullerstörningar ska påverka fastighetens värde. Flera fastighetsägare efterfrågar information om hur fastighetsinlösen fungerar samt i vilken omfattning fastighetsägare, markägare och företagsägare kan komma att påverkas av järnvägen i framtiden. En majoritet av synpunkterna gällande fastighetsvärden är kopplade till bostadsområden i Mölnlycke tätort inom korridor Mölnlycke.

Trafikverkets kommentar:

När Trafikverket planerar för den nya järnvägen följs en planläggningsprocess som är en juridisk och demokratisk process. Trafikverket försöker att hålla ett högt tempo i processen för att boende så snabbt som möjligt ska kunna få beslut om vilket alternativ det blir. I järnvägsplaneskedet där exakt placering och utformning beslutas så kommer påverkan på enskilda fastigheter utredas och i denna utredning kommer kontakt tas med direkt berörda för att utreda möjliga lösningar. Innan järnvägsplanen är fastställd och vi vet exakt placering och utformning av järnvägen och hur fastigheter påverkas så kan Trafikverket inte avgöra om det uppkommit skada som enligt gällande lagstiftning berättigar till ersättning. I det kommande järnvägsplaneskedet kommer fastighetsägare som berörs direkt av järnvägen ingå i samrådskretsen och samråd kommer ske.

Buller och vibrationer: Det finns en oro kring bullerpåverkan och bullerexponering nära den nya järnvägen, både i boende- och rekreativmiljöer ur ett folkhälsoperspektiv och i naturmiljöer för djurlivet. I kommentarer från synpunktslämnarna efterfrågas information om hur buller, vibrationer och stömljud kommer att påverka ovanpåliggande bebyggelse där järnvägen går i tunnel. Merparten av synpunkterna som berör dessa frågor är kopplat till korridor Mölnlycke. En del uttrycker också oro för buller och vibrationer under byggskedet, speciellt där järnvägen passerar nära skolor och bostäder. Bland synpunkterna framkommer

även information gällande hur skador orsakade av byggnation av den nya stambanan och kostnader för eventuella reparationer ersätts.

Trafikverkets kommentar:

I lokaliseringsutredningen bedöms vilka konsekvenser som kan uppstå avseende buller, vibrationer och stomljud för boende inom och i anslutning till de olika korridorerna. Det finns riktvärden för buller, vibrationer och stomljud som används när nya vägar och järnvägar ska byggas. Dessa riktvärden anger nivåer som inte bör överskridas i boendemiljöer och är detsamma för traditionell järnväg som för höghastighetsjärnväg. Trafikverket kommer att göra fördjupade utredningar avseende buller, vibrationer och stomljud i kommande i järnvägsplaneskede för att klargöra åtgärdsbehovet för respektive fastighet. Det kan vara åtgärder nära järnvägen, till exempel skärmar eller vallar för att dämpa buller, eller fastighetsnära åtgärder, avseende exempelvis fönster eller fasad.

Det finns inget bestämt avstånd hur nära järnvägen man kan bo, utan det är beroende av olika faktorer där det oftast är bullret som är avgörande för avståndet. Hur buller sprids beror på om järnvägen går i markplan på bank eller i skärning, om den går på bro eller i tunnel men också hur landskapet ser ut spelar stor roll. Det som också påverkar är möjligheterna till att bulleravskärma järnvägen eller bullerskydda fastigheter.

Angående oro och synpunkter från boende i Härryda kommun så läs även i avsnitt 6.5.4.

Resvanor: I ett flertal synpunkter uppmärksammas en ovisshet kring hur dagens resvanor kan komma att förändras. En del menar att en höghastighetsbana som förbinder storstäder kan ses som överflödig i framtida samhällen. Bland annat lyfter synpunktslämnare att arbetsmiljön relaterat coronapandemin visar på sådana trender med ökade möjligheter till distansarbete. Vissa anser även att tidsvinsten med den nya stambanan inte kommer vara tillräckligt betydande och att utbudet av järnvägstransporter därmed överskrider efterfrågan. Några önskar även en omvärdering av stambanan där pandemins påverkan och effekt tas i beaktande.

Trafikverkets kommentar:

Det är många som undrar hur det ”nya normala” efter coronapandemin kommer att bli, men Trafikverket bedömer att det även fortsättningsvis kommer finnas behov av att resa och då är det viktigt att det finns hållbara alternativ. Därtill är möjligheten till distansarbete inte jämnt fördelad i befolkningen och flera stora yrkesgrupper saknar idag denna möjlighet. Trafikverket arbetar på uppdrag av regeringen och följer den nationella planen som talar om hur vi ska ta hand om och utveckla den statliga infrastrukturen på vägar, järnvägar och för sjö- och luftfart. Läs mer om uppdraget i Trafikverkets kommentar i avsnitt 6.5.2 och 6.5.4.

Samhällsfunktion och teknikval: Flera synpunkter handlar om järnvägens framtida funktion. Det efterfrågas en redogörelse om varför just den valda tekniken används och varför det till exempel inte möjliggörs för ännu snabbare tåg. Vissa menar att andra framtida transportalternativ som eldrivna bilar och bussar kommer att vara billigare, mer effektivt och hållbart och att det därför inte bör investeras i ny stambana.

Det har även kommit in förslag om triangelspår från den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås till Väst kustbanan för att kunna utnyttja kapaciteten till dess att hela stambanan är utbyggd till Stockholm.

Trafikverkets kommentar:

Teknikvalet bygger till stor del på kostnad och vilken nytta det kommer att göra. Att möjliggöra för ännu högre hastigheter ställer högre krav på spårgeometrin vilket också är kostnadsdrivande.

De strukturbilder som ligger till grund för framtida tågtrafiksystem i Västsverige bygger på en fingerstruktur med fem banor in mot Göteborg vilka knyts ihop med Västlänken. En av dessa banor är ny stambana Göteborg-Jönköping-Stockholm vilken regeringen har beslutat ska genomföras. Trafikverket har idag inget uppdrag att utreda eventuella kopplingar mellan ny stambana och Väst kustbanan.

6.11.6. Frågor från allmänheten

Projektet har kontinuerligt tagit emot och svarat på frågor från både allmänhet och verksamheter. Frågorna har handlat om förslag på lokalisering, varför de val som gjorts har gjorts och varför Trafikverket inte bara presenterar ett alternativ. Det har även ställts frågor om en fastighet eller fastigheter man äger eller är spekulant på riskerar att påverkas av järnvägen, vad som händer om fastigheten blir inlöst, när Trafikverket kommer att veta vilka fastigheter som blir berörda och om bergvärme. Vidare uttrycks en oro kring hur Trafikverket kommer att hantera buller, stomljud och vibrationer och hur det är att bo nära en järnväg. Det har även kommit frågor om hur miljön påverkas av den nya järnvägen.

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2–4
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

www.trafikverket.se