

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, Underlag för beslut om betydande miljöpåverkan  
2020-06-25

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,  
Underlag för beslut om betydande miljöpåverkan

Författare: Helena Irenesson, Sara Duvelid, Petra Widetun och Bo Asplind, Ramboll

Dokumentdatum: 2020-06-25

Uppdragsnummer: 167 824

Version: 1.0

Projektledare: Malin Odenstedt Lindhe och Jan Johansson, Trafikverket

Produktansvarig: Josefin Axelsson, Trafikverket

# Innehåll

|                                                                                   |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. SAMMANFATTNING .....</b>                                                    | <b>4</b>  |
| <b>2. SAMRÅDSPROCESSEN .....</b>                                                  | <b>5</b>  |
| <b>3. MÖTESSERIER .....</b>                                                       | <b>6</b>  |
| 3.1. Samrådsgrupp .....                                                           | 6         |
| 3.2. Tjänstemannagrupp .....                                                      | 6         |
| 3.3. Länsstyrelsen i Västra Götalands län .....                                   | 7         |
| 3.4. Kommungrupper .....                                                          | 8         |
| 3.5. Ideella föreningar .....                                                     | 10        |
| 3.6. Ledningsägare .....                                                          | 10        |
| 3.7. Risk och säkerhet .....                                                      | 10        |
| <b>4. SAMRÅD INFÖR LÄNSSTYRELSENS BESLUT OM BETYDANDE<br/>MILJÖPÅVERKAN .....</b> | <b>11</b> |
| 4.1. Samrådsrets .....                                                            | 11        |
| 4.2. Inbjudan till samråd .....                                                   | 14        |
| 4.3. Digitalt samråd .....                                                        | 15        |
| 4.4. Länsstyrelsen i Västra Götalands län .....                                   | 17        |
| 4.5. Berörda kommuner .....                                                       | 22        |
| 4.6. Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund .....            | 35        |
| 4.7. Övriga berörda myndigheter .....                                             | 39        |
| 4.8. Näringsliv och näringslivsorganisationer .....                               | 44        |
| 4.9. Ledningsägare .....                                                          | 49        |
| 4.10. Organisationer och föreningar .....                                         | 53        |
| 4.11. Övriga .....                                                                | 60        |
| 4.12. Allmänheten .....                                                           | 65        |

# 1. Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samråd i projekt Göteborg-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.

Länsstyrelsen bedömer att samrådsunderlaget har en god kvalitet och är tillräckligt omfattande för detta skede i processen. Det har kommit in en del förslag på kompletteringar av fakta i samrådsunderlaget och på projektmålen. Det har kommit in många synpunkter med information om områden med höga natur- och kulturvärden. Exempel på andra synpunkter som kommit in är frågan om huruvida ytterligare stationsorter längs höghastighetsbanan Göteborg-Borås än vad som anges i Trafikverkets positionspapper behöver utredas eller inte. Andra återkommande synpunkter rör stationslägen i Mölndal, Landvetter flygplats och Borås, samt även stationslägen utanför utredningsområdet i Ulricehamn och Jönköping. Det har även kommit in önskemål om olika förslag på korridorer. Även synpunkter som rör de samhällsekonomiska nyttorna med projektet i ett långsiktigt perspektiv återkommer. Det har även kommit in synpunkter om farhågor om buller och vibrationer från den nya järnvägen eller andra konsekvenser på natur- och kulturmiljö.

Några få justeringar och kompletteringar är gjorda i samrådsunderlaget och en del av projektmålen är justerade innan de beslutades. Ytterligare behov i stråket kommer att prövas i den pågående åtgärdsvalsstudien för stråket Göteborg-Borås som ska slutföras under 2021. Övriga synpunkter på samrådsunderlaget, förutsättningar inom utredningsområdet och önskemål om olika förslag på korridorer eller stationslägen tas med i fortsatt arbete med lokaliseringsutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

Synpunkter, protokoll etcetera finns diarieförda under ärendenummer TRV 2019/1823.



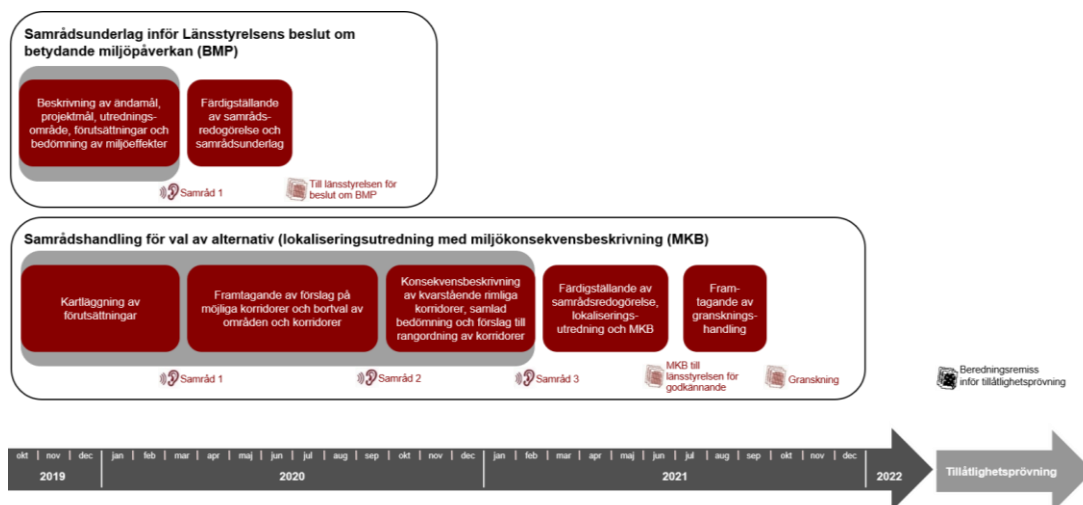
## 2. Samrådsprocessen

När en ny järnväg ska planeras inleds en planlägningsprocess som regleras av lagen om byggande av järnväg. I processen tar Trafikverket fram en järnvägsplan, som visar var och hur järnvägen ska byggas. Planlägningsprocessen för Projekt Göteborg-Borås innehåller fem faser. Dessa beskrivs kortfattat i figur 1 nedan.



Figur 1. Planlägningsprocessens olika skeden.

En översiktlig planering av skedena samrådsunderlag och lokaliseringsutredning har tagits fram, se figur 2. I denna planering ingår tre större samrådstillfällen/aktiviteter under våren 2020, hösten 2020 samt våren 2021. För att effektivisera planlägningsprocessen i Projekt Göteborg-Borås omfattar det första samrådstillfallet (samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan) både *Samrådsunderlag* och inledande delar av *Samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ*.



Figur 2. Översiktlig planering av Projekt Göteborg-Borås, från inledande skede med det parallella arbetet med *Samrådsunderlag* och *Samrådshandling för val av lokaliseringsalternativ* hösten 2019, fram till *Granskningshandling* hösten 2021. Samrådstillfällena illustreras med öron.

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.

### 3. Mötesserier

Trafikverket har tillsammans med Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen Västra Götalands län, Göteborgsregionens kommunalförbund, Boråsregionen Sjuhärads 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 2). De kontinuerliga mötena är en viktig del i samrådet. Mötesserier har även hållits med andra intressenter vilket beskrivs nedan.

#### 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 representant för Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Västra Götalandsregionen, Göteborgsregionens kommunalförbund, Boråsregionen Sjuhärads 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 Projekt Göteborg-Borås och åtgärdsvalsstudie (ÅVS) för stråket Göteborg-Borås. Gruppen har ett ansvar att skapa gemensamma bilder och se helheten för att kunna göra korrekta ställningstaganden och skapa acceptans i den egna organisationen för fattade beslut. Möten hålls två gånger per år.

Sedan våren 2019 har det varit fyra möten i samrådsgruppen. På mötena har ändamål och projektmål diskuterats och det har funnits möjlighet att lämna synpunkter. Synpunkter som kommit 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 politiken ska mötas för att ta fram tydliga förutsättningar och besked till projektet. Sedan våren 2019 har Trafikverket och Västra Götalandsregionen tagit fram ett gemensamt samverkansavtal samt flera beslutsunderlag kring ytterligare stationsorter och dess påverkan på kapacitet och resande. Dessa har sedan presenterats i samrådsgruppen och ligger som underlag för Trafikverkets regionala ställningstagande och politiska beslut.

#### 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 Sjuhärads 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. Gruppen 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 åtta möten i tjänstemannagruppen. Liksom i samrådsgruppen har det kommit in synpunkter på ändamål och projektmål. Generellt har motsvarande frågor som för samrådsgruppen diskuterats i tjänstemannagruppen men det har här kommit in mer specifika synpunkter och varit diskussioner på en mer detaljerad nivå jämfört med samrådsgruppen. Sedan våren 2019 har Trafikverket och Västra Götalandsregionen tagit fram ett gemensamt samverkansavtal samt flera beslutsunderlag kring ytterligare stationsorter och dess påverkan på kapacitet och resande. Dessa har sedan presenterats i tjänstemannagruppen och ligger som underlag för Trafikverkets regionala ställningstagande och politiska beslut. På mötena har även ytterligare åtgärder i stråket Göteborg-Borås inom pågående ÅVS stråket Göteborg-Borås, kommunal planering och riksintresse för kommunikationer diskuterats.

### 3.3. Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län sker dels genom att de deltar i samrådsgrupp och tjänstemannagrupp, dels genom separata möten. De separata mötena med länsstyrelsen är dels av övergripande och samordnande karaktär, dels särskilda ämnesområdesmöten med specialister.

En mötesserie med Länsstyrelsen i Västra Götalands län inleddes våren 2019 och hittills har fyra 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 avgränsning av utredningsområdet och riksintresseanspråk har lyfts av Trafikverket. En presentation av arbetet med hållbarhetsbedömningar har gjorts. Trafikverket har även presenterat utredningens status och tidplan.

På dessa möten har Länsstyrelsen bland annat lyft svårigheter med station söder om Borås med hänsyn till naturvärden och tipsat om att organisationer som har talerätt bör inkluderas i samrådskretsen redan i samråd inför beslut om betydande miljöpåverkan. Länsstyrelsen har också frågat hur Trafikverket ser på om samrådet uppfyller formella krav då samrådet blev helt digitalt och var nöjda med det svar Trafikverket gav kring hur formella krav uppfylls. Det har också hållits ett antal ämnesområdesmöten med Länsstyrelsen där specifika frågor kopplat till ämnesområdet har diskuterats. De ämnesområdesmöten som har hållits hittills är Markmiljö, Risk och Naturmiljö.

### 3.4. Kommungrupper

Kommungrupperna utgörs av representanter från respektive kommun och Swedavia med mandat att ta med sig uppgifter in i den egna organisationen, driva dem samt återkoppla fattade beslut. Från oktober 2019 bjöds även Marks kommun in då utredningsområdet definierades. Även representanter från Västra Götalandsregionen har deltagit i en del kommungrupper, efter önskemål från berörd kommun. Sammankallande är Trafikverkets projektledare.

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

De kontinuerliga mötena med kommunerna är en viktig del i samrådet. Vid de inledande mötena har Trafikverket presenterat projektet på samma sätt för samtliga kommuner. Projektet bygger på succesiv uppbyggnad av kunskap och delaktighet i planläggningen. Kommunerna har fått komma med inspel på materialet samt redovisat sina utvecklingsplaner och pågående projekt inom utredningsområdet. Möten hålls fortlöpande under hela lokaliseringsutredningen.

#### 3.4.1. Bollebygds kommun

En mötesserie med Bollebygds kommun inleddes i april 2019 och hittills har sex möten genomförts. Kommunen har på mötena lyft att arbetet med en ny översiktsplan påbörjats under våren 2020 och att arbetet ska synkas med lokaliseringsutredningen. Diskussion har även förts om att en station på den nya järnvägen inte planeras inom Bollebygds kommun längre och att den regionala kollektivtrafiken istället ska utredas i pågående åtgärdsvalsstudie. Kommunen har lyft fram påverkan på dalgången som ett extra känsligt läge där varsamhet bör hållas.

#### 3.4.2. Borås Stad

En mötesserie med Borås Stad inleddes i april 2019 och hittills har sex möten genomförts. Kommunen har på mötena lyft vikten av att den nya järnvägen måste vara mer attraktiv än nuvarande busstrafik. Utredningen ska se till hela-resan-perspektivet i urvalet av stationslägena där en restid på 35 minuter mellan Göteborg och Borås är en av de viktigaste punkterna. Kommunen förespråkar även ett centralt stationsläge i staden. Kommunen har en utbyggnadsstrategi, en fördjupning av gällande översiktsplan, som fokuserar på förtätning i centrala Borås. Kommunen har efterfrågat fler möten och under vintern 2019 och våren 2020 har även arbetsmöten hållits med Borås Stad. Syftet med mötena har främst varit att diskutera alternativa stationslägen i staden kopplade till pågående stadsutvecklingsprojekt. Borås stad har även tagit fram ett inriktningsbeslut avseende Borås



Stads arbete för snabb utbyggnad av ny järnväg mellan Borås-Göteborg som är skickat till Trafikverket.

#### 3.4.3. Göteborgs Stad

En mötesserie med Göteborgs Stad inleddes i april 2019 och hittills har sex möten genomförts. Göteborgs Stad har på mötena framhållit vikten av att minska busstrafiken i centrala Göteborg. 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, fortsatt dialog om pågående projekt kommer hållas med kommunen.

#### 3.4.4. Härryda kommun

En mötesserie med Härryda kommun inleddes i april 2019 och hittills har sex möten genomförts. Kommunen har på mötena lyft pågående arbete med ny översiktsplan samt fördjupad översiktsplan kring Landvetter Södra. Den fördjupade översiktsplanen har varit ute på samråd under våren 2020 och bygger på att en ny stadsdel byggs ut i två etapper och att en ny tågstation uppförs inom området. Diskussioner har förts om konsekvenserna av ytterligare en station, om regional pendling och stationsläget i Landvetter flygplats.

#### 3.4.5. Marks kommun

En mötesserie med Marks kommun inleddes i oktober 2019 och hittills har fem möten genomförts. Viktiga natur- och kulturområden har lyfts i kommunens berörda norra delar. Dialog har förts om kommunen fysiskt kommer att påverkas av den nya järnvägen.

#### 3.4.6. Mölndals stad

En mötesserie med Mölndals stad inleddes i april 2019 och hittills har sex möten genomförts. Kommunen har lyft att arbete med en ny översiktsplan pågår och att samsyn bör finnas. Kommunen arbetar även med en detaljplan i Forsåker, samt med idéstudier om att överdäcka järnvägen och motorvägen för att minska barriäreffekterna i staden. Diskussioner har även förts om olika placeringar av stationsläget kopplat till andra infrastrukturprojekt, exempelvis uppställningsspår på Väst kustbanan. Kommunen har efterfrågat fler möten och under vintern 2019 och våren 2020 har även arbetsmöten hållits med Mölndals stad. Syftet med arbetsmötena har främst varit att diskutera möjliga stationslösningar kopplat till pågående stadsutvecklingsprojekt i Forsåker.

#### 3.4.7. Swedavia

En mötesserie med Swedavia inleddes i april 2019 och hittills har fem möten genomförts. Swedavia har presenterat pågående arbete med masterplan som pekar ut hur flygplatsen ska växa. Redan idag pågår utbyggnad av befintlig terminal, hotell, verksamhetslokaler m.m. Swedavia har lyft vikten av ett centralt stationsläge nära terminalen och att restiden med tåg till flygplatsen ska blir kortare än med andra trafikslag för att resenärerna ska välja tåget i första hand.

### 3.5. Ideella föreningar

En mötesserie med ideella naturvårdsföreningar har inletts och hittills har två möten genomförts. Tanken är att denna mötesserie ska fortsätta under hela lokaliseringsutredningen. Trafikverket har förklarat orsaken till omtaget i processen. Föreningarna har bidragit med kunskap kring naturvärden i områden och har fått möjlighet att ställa frågor.

### 3.6. Ledningsägare

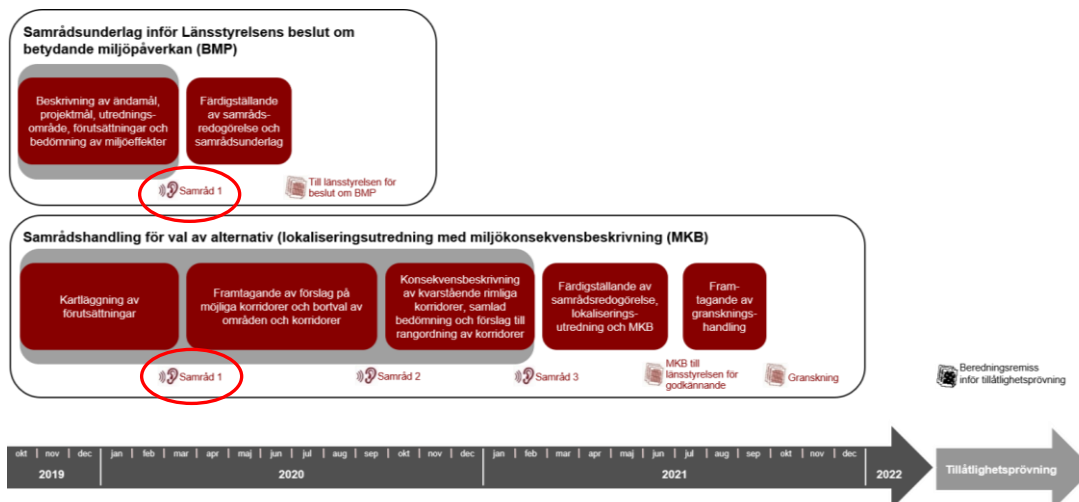
Mötesserier med Mölndals energi och Swedgas har inletts under våren 2020. Hittills har Trafikverket haft ett möte med respektive ledningsägare. På mötena har ledningsägarna informerat om sina ledningar som planeringsförutsättningar.

### 3.7. Risk och säkerhet

En mötesserie med Räddningstjänsten Storgöteborg och Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund har inletts under våren 2020 och hittills har ett möte genomförts. Syftet med mötesserien är att upprätta ett samarbete om risk- och säkerhetsfrågor inom projektet. Trafikverket har presenterat projektet och tidplanen. Nästa möte är planerat till början av 2021.

## 4. Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

För att effektivisera planläggningsprocessen i Projekt Göteborg-Borås omfattar det första samrådstillfället (samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan) både *Samrådsunderlag* och inledande delar av *Samrådshandling för val av lokaliseringalternativ* (se figur 3).



Figur 3. Översiktlig planering av Projekt Göteborg-Borås, från inledande skede med det parallella arbetet med Samrådsunderlag och Samrådshandling för val av lokaliseringalternativ hösten 2019, fram till Granskningshandling hösten 2021. Samrådstillfällena illustreras med öron. Det första samrådstillfället är inringat i rött.

Under perioden 10 mars – 4 maj 2020 presenterades samrådsunderlaget och landskapsanalysen, daterade 2020-03-10, inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Under denna tid har kommuner, länsstyrelser, regioner, myndigheter, organisationer och allmänheten fått inkomma med synpunkter på samrådsunderlaget och komplettera med förutsättningar inom utredningsområdet.

### 4.1. Samrådsrets

Det första samrådet innefattar både samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) och samråd om förutsättningar i lokaliseringsutredningen.

Om Länsstyrelsen i Västra Götalands län fattar beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska samrådsretsen 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 innefattar 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 har i detta skede av projektet identifierats utifrån en intressentanalys. Samrådsretsen har även samrått med länsstyrelsen och med kommunerna innan utskick till det första samrådet.

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

#### Berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

#### Berörda kommuner

Bollebygds kommun  
Borås Stad Göteborgs  
Stad Härryda kommun  
Marks kommun  
Mölnads stad

#### Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund

Västra Götalandsregionen  
Göteborgsregionens kommunalförbund  
Boråsregionen Sjuhärads  
kommunalförbund  
Räddningstjänsten Storgöteborg  
Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund

#### Övriga berörda myndigheter

Arbetsmiljöverket  
Bergsstaten  
Boverket  
Elsäkerhetsverket  
Energimyndigheten  
Folkhälsomyndigheten  
Fortifikationsverket  
Försvarsmakten  
Havs- och vattenmyndigheten  
Jordbruksverket  
Kammarkollegiet  
Kemikalieinspektionen  
Lantmäteriet  
Luftfartsverket  
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)  
Naturvårdsverket  
Polisen  
Post- och telestyrelsen  
Riksantikvarieämbetet  
Sjöfartsverket  
Skogsstyrelsen

#### Socialstyrelsen

Statens Geotekniska Institut (SGI)  
Statens fastighetsverk  
Strålsäkerhetsmyndigheten  
Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)  
Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)  
Transportstyrelsen

#### Näringsliv och näringslivsorganisationer

Jernhusen  
Swedavia  
Borås Näringsliv AB  
Branschföreningen Tågoperatörerna  
Business Region Borås  
Business Region Göteborg  
Företagarna Borås  
Näringslivets Transportråd  
Svenskt Näringsliv  
Sveriges Åkeriföretag  
Viared Företagsförening  
Västsvenska Handelskammaren

#### Ledningsägare

Borås Energi och Miljö  
Borås Elnät AB  
Gryaab  
Göteborg Energi  
Härryda Energi  
Kretslopp och vatten (Göteborgs Stad)  
Mölnadal Energi  
Sandhults-Sandareds Elektriska  
Ekonomiska förening  
Skanova  
Svenska Kraftnät  
Vattenfall

#### Organisationer och föreningar

Akademiplatsen AB  
Borås City  
Borås Flygplatsförening  
Borås TME  
Botaniska föreningen i Göteborg

Fastighetsägarna Borås  
Funktionsrätt Västra Götaland  
Högskolan i Borås  
Järnvägsfrämjandet  
Knallelandsgruppen  
Lantbrukarnas riksförbund (LRF)  
Nationalföreningen för trafiksäkerhetens  
främjande (NTF)  
Sportfiskarna  
Svensk Cykling  
Svenska Jägareförbundet  
Sveriges Jordägareförbund  
Västsvenska Entomologklubben  
Västergötlands Botaniska förening

Naturskyddsföreningen:

- Mölndals Naturskyddsförening
- Naturskyddsföreningen i Borås
- Naturskyddsföreningen i Göteborg
- Naturskyddsföreningen i Härryda
- Naturskyddsföreningen i Mark

Fågel föreningar:

- Göteborgs Ornitologiska Förening
- Marks Fågelklubb
- Sveriges Ornitologiska Förening
- Västergötlands Ornitologiska Förening

Fiskevårdsområdesföreningar:

- Borås-Öresjö FVOF
- Bosjöns FVOF
- Gesebolssjöns FVOF
- Ingsjöarna & Oxsjöns FVO
- Mölndalsåns FVOF, västra sektionen

- Sandsjön-Buasjöns FVOF
- Storån övre FVOF
- Surtans övre FVOF
- Viaredssjöns FVOF
- Västra Nedsjöns FVOF
- Östra Nedsjöns FVOF

Vattenvårdsförbund:

- Kungsbackaåns vattenvårdsförbund och vattenråd
- Lygnerns vattenråd
- Mölndalsåns vattenråd
- Säveåns vattenråd
- Viskans vattenråd
- Ätrans vattenråd

Övriga

Länsstyrelsen Jönköping  
Region Halland  
Region Jönköpings län  
Handelskammaren i Jönköpings län

Enskilda som särskilt berörs

För projekt 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.

Allmänheten

## 4.2. Inbjudan till samråd

Inbjudan till samrådsmöten har annonserats i lokalpressen (se figur 4), 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 prenumeranttjänst som alla kan anmäla sig till på projektets webbsida.

Även informationsblad i pappersformat om projekt Göteborg-Borås har delats ut till samtliga brevlådor inom utredningsområdet, både till boende och företag (se figur 5). I dessa har Trafikverket informerat om läget i utredningen, hur man kan lämna synpunkter och bjudit in till informationsmöten. Både nyhetsbrevet och informationsbladen finns även tillgängliga på projektets webbsida.



### Inbjudan till samråd – tidigt skede

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

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

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

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

**Tid och plats:**

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

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

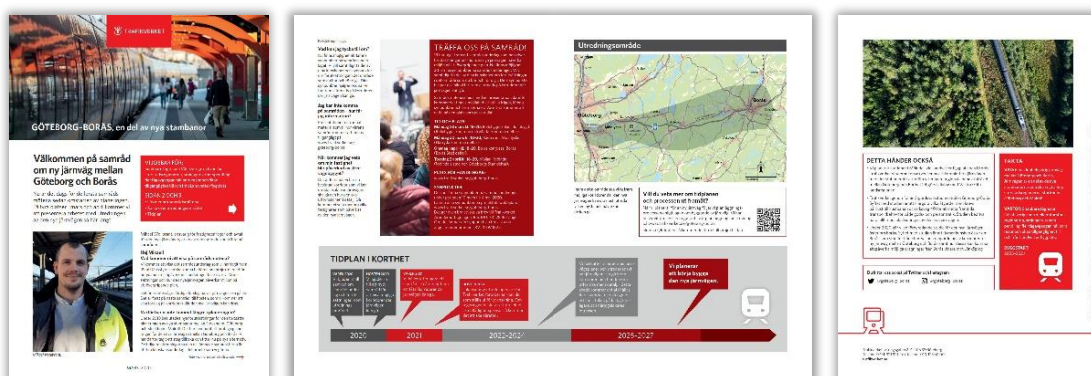
**Synpunkter:** Du kan lämna synpunkter på samrådsunderlaget under perioden 10 mars till 4 maj 2020. Lämna dina synpunkter på projektets webbsida [www.trafikverket.se/goteborg-boras](http://www.trafikverket.se/goteborg-boras). Det går även bra att skriva brev till Trafikverket, Ärendemottagningen, Box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

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

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

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

Figur 4. Inbjudan till de samrådsmöten som planerades att hållas under våren 2020.



Figur 5. Informationsblad från mars 2020. Bladet informerar om de kommande första samrådsmötena efter omstarten av planeringen, hur man kan lämna synpunkter och redovisar tidplanen i korthet.

I mars 2020 beslutade regeringen om ett förbud mot allmänna sammankomster med över 500 deltagare för att motverka spridningen av covid-19. 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 6) och pressen tipsades. Trafikverket informerade även via berörda kommuners kommunikatörer och kanaler och affischer sattes upp på möteslokaler (se figur 7). Samrådet har genomförts ändå, fast helt digitalt.





Figur 6. Ny inbjudan till digitalt samråd.



Figur 7. 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 covid-19 mot att i större utsträckning nyttja digitala möjligheter vid samråd. Situationen med covid-19 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 använde följande digitala verktyg i det första samrådet:

- Interaktiv karta
- Digital presentation
- Projektsidan
- Digital tillgänglighet

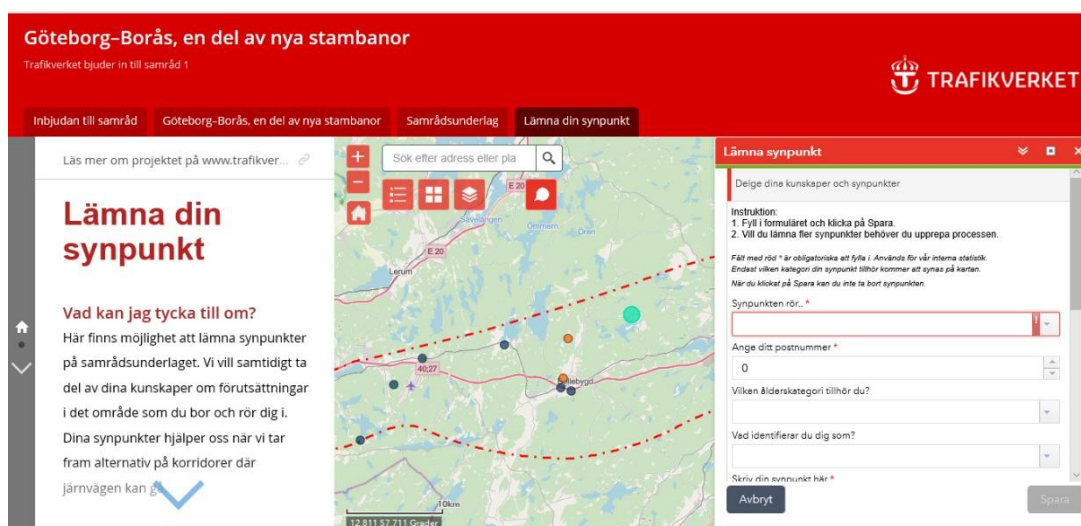
I efterföljande stycken ges en beskrivning av respektive digitalt verktyg.

#### *Interaktiv karta*

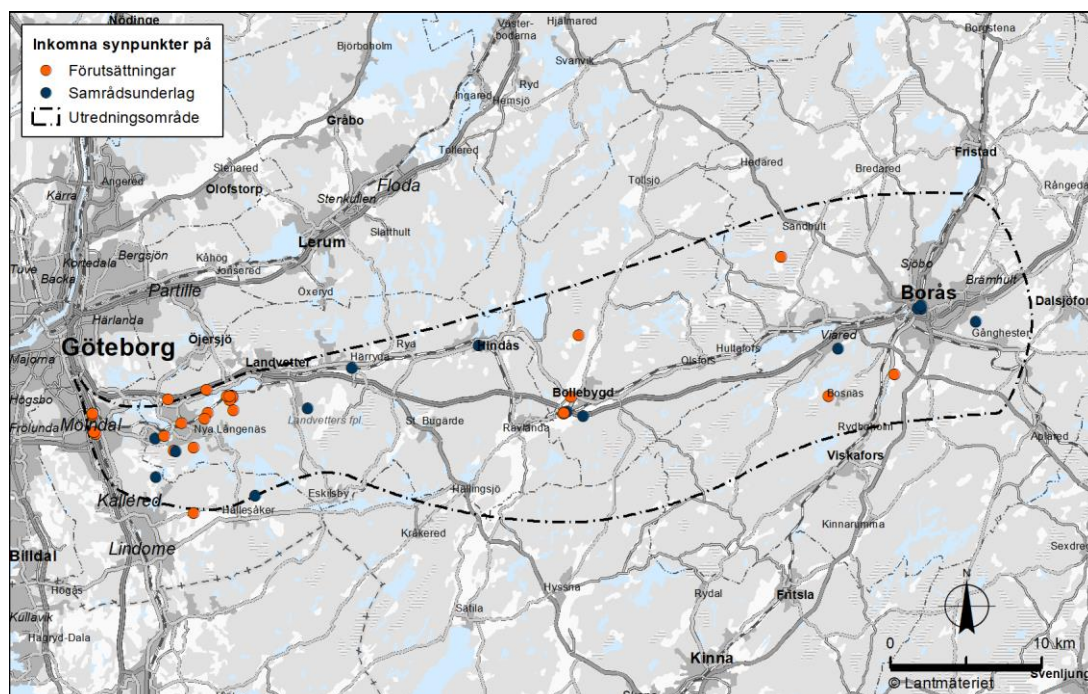
För att nå ut till berörda målgrupper utan att träffas fysiskt upprättades en interaktiv karta inför samrådet. Kartan hjälpte till att på ett överskådligt sätt ge information om aktuellt skede för projektet. Den möjliggjorde även för allmänheten att lämna sina synpunkter direkt

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* kunde man läsa om 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 *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 8 och 9).



Figur 8. Utdrag ur den interaktiva samrådskartan. Här är fliken "Lämna din synpunkt" markerad.



Figur 9. 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 i vissa fall.

Den interaktiva kartan har under samrådet varit välbesökt med 6257 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.

#### *Digital presentation*

De presentationer som skulle ha hållits vid de inplanerade fyra fysiska mötena under det första samrådet spelades istället in. Filmerna lög ute på YouTube med länk från projektets webbsida under hela samrådsperioden.

#### *Projektsidan*

På projektets webbsida [www.trafikverket.se/goteborg-boras](http://www.trafikverket.se/goteborg-boras) finns information som kontinuerligt uppdateras om hela projekt Göteborg–Borås. Här publiceras också aktuella dokument för det skede projektet befinner sig i. Under samrådstiden har aktuella samrådshandlingar i form av *Samrådsunderlag* (daterat 2020-03-10) och *Landskapsanalys* (daterat 2020-03-10) funnits tillgängliga under sidan *Dokument*. 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 har 5713 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 10 mars 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*

Medlemmar ur projektorganisationen har strävat efter att finnas än mer tillgängliga under samrådsperioden via telefon, e-post och sociala medier. På projekt Göteborg–Borås Instagram- och Twitterkonton *@goteborg\_boras* berättar Trafikverket om den nya järnvägen mellan Västsveriges största städer i både ord och bilder.

### 4.4. Länsstyrelsen i Västra Götalands län

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

Ytterligare stationslägen längs höghastighetsbanan Göteborg-Borås än vad som anges i Trafikverkets positionspapper (oktober 2018) ser Länsstyrelsen inget behov av att utreda, varken ur ett regionalt eller nationellt perspektiv. Länsstyrelsen anser att fler stationer kan riskera att minska banans kapacitet och måluppfyllelsen för det aktuella projektet och att det finns utrymme att hantera övriga behov inom den parallellt pågående åtgärdsvalsstudien för stråket Göteborg-Borås. Länsstyrelsen förordar ett stationsläge inom Borås tätort då ett läge söder om Borås sannolikt inte kommer att tillstyrkas p.g.a. konflikt med höga

naturvärden. Länsstyrelsen anser vidare att banans lokalisering inte bör omöjliggöra en framtida station i Ulricehamn då det är viktigt för möjligheten till regional utveckling.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### *Trafikverkets kommentar:*

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

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

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

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

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

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

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

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

Projektmålen om *Samhällsekonomi*, som i remissversionen av samrådsunderlaget hade rubriken *Utanför övergripande målstruktur*, har kompletterats med ett förtydligande om att det är ett långsiktigt perspektiv. Målområde Samhällsekonomi är endast ett av många målområden. Den traditionella samhälls-ekonomiska 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 samhälls-ekonomiska bedömningen gör.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

#### 4.5. Berörda kommuner

##### 4.5.1. Bollebygds kommun

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

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

##### *Trafikverkets kommentar:*

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

Landskapsbild och barriäreffekter kommenteras i Länsstyrelsens yttrande i 4.4.

##### 4.5.2. Borås Stad

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

Borås Stad anser att ett centralt stationsläge i Borås inte bara ger maximal restidsvinst, utan möjliggör också en utbyggnad till motsvarande centrala stationslägen i Ulricehamn och Jönköping. Därmed optimeras samhällsnyttorna av investeringen och en hållbar utveckling stöds samtidigt som man öppnar för ökad ekonomisk tillväxt i både dessa kommuner och i den växande arbetsmarknadsregionen. Borås Stad ser även att med en järnvägsanslutning till flygplatsen kan staden knyta ihop den lokala kollektivtrafiken med den nationella och internationella och därmed anta en roll som kollektivtrafiknod för kompletterande

transportslag. Borås Stad anser att det övergripande målet är att det skapas intermodalitet för en smidig resa dörr till dörr, i enlighet med EU:s vitbok gällande transporter. Borås Stad anser att det är mycket viktigt med ett centralt stationsläge i förhållande till flygplatsens terminal så att en intermodalitet erhålls.

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

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

Borås Stad har tillsammans med övriga berörda kommuner, kommunalförbund och Västra Götalandsregionen påbörjat ett arbete att tillsammans göra beräkningar avseende ekonomiska, miljömässiga och sociala nyttor utifrån centrala stationslägens betydelse för bl.a. 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 rekreatiomsområden. Staden pekar även ut Ramnaparken, Kypeområdet och Kransmossen som viktiga parker i stadsmiljö samt Trollskogen, Ollonskogen och Pickesjöområdet som viktiga friluftsområden. Borås Stad lyfter vidare att det finns ett flertal inventerade och naturvärdesklassade områden i kommunens naturdatabas som inte syns på de regionala skikt man använt som underlag, och räknar upp objekt med klass 1 och klass 2 som bör redovisas.

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

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

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

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

Stationslägen i Borås och i Ulricehamn kommenteras i anslutning till Länsstyrelsens yttrande i 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 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 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 miljökonsekvensbeskrivning. 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 underhållsåtgärder 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 4.4. Trafikverket är positiva till förslaget att fortsätta dialogen med Göteborg Stad, både genom projektet och i möten mellan staden och Trafikverket Planering Väst.

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

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

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

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

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

#### 4.5.4. Härryda kommun

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

För att skapa en effektiv nod för regional, nationell och internationell trafik anser Härryda kommun att stationens placering behöver vara attraktiv ur ett hela resan-perspektiv. Ett centralt stationsläge i förhållande till Landvetter flygplats terminal är en förutsättning för attraktiv kollektivtrafik till flygplatsen. En station utanför terminalsystemet innebär att grundsyftet med järnvägsanslutningen, att skapa en knutpunkt som stimulerar till ökat kollektivt resande, till stor del går förlorat. Vid en värdering av ett externt stationsläge anser Härryda kommun att det är viktigt att ta med samtliga kostnader för att möjliggöra att resenären når flygplatsen, d.v.s. vägsystem, persontransportlösning mellan järnvägsstationen och terminalen samt riskeliminierande åtgärder gällande flygsäkerhet.

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

Härryda kommun har återkommande framhållit betydelsen av Landvetter södra som en viktig del i såväl kommunens som regionens utveckling. Härryda kommun utgår från att

kommande korridorval tas fram för att möjliggöra framtida stationsläge med förbigångsspår vid Landvetter södra för att infria de stora nyttor som det medför. Kommunen lyfter att en station i Landvetter södra skulle ha effekten att restiden blir tre minuter längre på sträckan Göteborg-Borås för två regionaltåg i timmen och skulle inte påverka nationell trafik.

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

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

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

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

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

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

Härryda kommun lyfter att det i Trafikverkets positionspapper anges "Vad gäller Göteborg-Borås har förhandlingen inte slutförts inom ramen för Sverigeförhandlingen och det handslag som genomförts med Härryda kommun är vilande i avvaktan på att förhandlingar ska återupptas av Trafikverket. Detta innebär att Trafikverket med utgångspunkt från Sverigeförhandlingens underlag kan ta upp en dialog med Västra Götalandsregionen om



stationsorterna på den delsträckan.” Härryda kommun ställer sig frågande till att det handslag med Härryda kommun som är vilande i Sverigeförhandlingen kan anses som återupptaget med den förhandling som upptagits med Västra Götalandsregionen. Härryda kommun betraktar inte förhandlingarna som återupptagna.

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

Härryda kommun anser att en station vid Landvetter flygplats är viktig ur flera aspekter. Kommunen lyfter att Landvetters flygplats av EU har pekats ut som en av Sveriges två Coreflygplatser. Det innebär att flygplatsen betraktas som en europeisk angelägenhet och inte enbart en riksangelägenhet, och att EU ser flygplatsen som en viktig kommunikationsnod för transporter inom EU och för resor in/ut från EU. Detta innebär bl.a. 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 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 4.4.

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

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

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

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

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

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

Projekt Göteborg-Borås ska förhålla sig till Trafikverkets regelverk för nya stambanor. Som bilaga till regelverket ingår en referenstraftik. I referenstraftiken 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 referenstraftiken 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 referenstraftik med antaganden av fordonstyper och en möjlig tidtabell som bedöms ge bäst samhällsekonomisk nytta. För sträckan Göteborg-Stockholm bedömer Trafikverket att de kommersiella tågoperatörerna kommer prioritera att stanna i de större regioncentra på sträckan Göteborg-Stockholm. Dessa är Göteborg, Borås, Jönköping, Linköping, Norrköping och Stockholm. Det är också på dessa stationer som 400-meters tågen kommer att stanna enligt de kommersiella tågoperatörerna. I det regionala perspektivet så kommer den upphandlade tågtrafiken att vara dominerande och utifrån detta har Trafikverket bedömt att systemet ska utformas enligt de plattformslängder som är aktuella inom den regionala trafikens upplägg och behov. Trafikverket utgår att från att de tåg som stannar vid Mölndal och Landvetter flygplats kommer att angöra Västlänken. Västlänken utformas för 250 m långa tåg vilket innebär att den regionala trafiken i Västsverige kommer trafikeras av tåg med en största längd av 250 m. Sammanfattningsvis utformas stationerna vid Mölndal och Landvetter flygplats för att kunna ta emot alla 250 meter långa tåg, såväl snabba regionaltåg som höghastighetståg.

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

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

#### 4.5.5. Marks kommun

Marks kommun anser att det är viktigt att tidplanen hålls och att en byggstart kan ske under 2025-2027 med en driftsättning under perioden 2035-2040. Kommunen anser också att det är viktigt att sträckan byggs ut i ett sammanhang och att den är helt finansierad. Marks

kommun anser vidare att restiden mellan Borås-Göteborg är viktig, liksom att säkerställa attraktiva stationslägen i Borås och under Landvetter flygplats för att uppnå hållbarhet och samhällsnytta. Marks kommun anser att den nya järnvägen har möjlighet att bidra till att stödja en hållbar utveckling i stråket och stärka arbetsmarknadsregionerna. Kommunen anser vidare att det finns både regionala och lokala nyttor att vinna i en snabb utbyggnad av järnvägen.

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

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

Marks kommun lyfter att utredningen påtalar att intrång eller effekter på riksintressen kommer att uppstå. I de fall så sker behövs en analys och redogörelse för de 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 landskaps-karaktärsområden är gjorda utifrån karaktären på landskapet och det är detta som gör att den sista delen av Sörån, innan den möter Nolån och Storån, ingår i karaktärsområdet Nolån – Storåns dalgång och inte i det karaktärsområde som heter Söråns dalgång.

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

#### 4.5.6. Mölndals stad

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

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

Mölndals stad anser att det under punkt 1 i projektmålet Kapacitet och robusthet bör kompletteras med Landvetter och Mölndal enligt följande: "Återstående tåg ska vara snabba regionala tåg 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: Resandebutbyte 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 föreslagna station i Mölndal förstärks även Väst kustbanan, 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 lokaliseringstuderingen Göteborg-Borås. Staden konstaterar att området med uppställningsspåren med största sannolikhet påverkar Götalandsbanans dragning och därmed intrången och den möjliga utvecklingen i Mölndals stadskärna. Därför anser Mölndals stad att det är viktigt att Trafikverket även utreder ett alternativ som medger att stambanan dras söder om Pilekrogen för att minska konsekvenserna för stationsområdet med omland. En konsekvens av detta kan vara att utformningen av uppställningsspåren kan behöva ses över, enligt Mölndals stad.

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

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

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

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

Fullständigt yttrande finns diariet för TRV 2019/1823:137.

#### *Trafikverkets kommentar:*

Olika korridoralternativ och stationslägen kommenteras i anslutning till Länsstyrelsens yttrande i 4.4.

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

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

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

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

fortsatt arbete kommer Trafikverket att utreda olika alternativ för den nya järnvägen.

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

Plattformsängder kommenteras i anslutning till Hälaryda kommuns yttrande i 4.5.4.

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

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

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

##### 4.6.1. Västra Götalandsregionen

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

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

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

*”En tidig byggstart är prioriterat. Den anläggning som är beslutad och finansierad i gällande nationell plan 2018-2029 ska planläggas. Detta innebär att lokaliseringstudien 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.”*

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

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

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

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

VGR anser att en fortsatt utbyggnad mot Jönköping och Stockholm är en förutsättning för den nya stambanan. En ny järnväg mellan Sveriges största städer kommer spela en stor roll för Sveriges utveckling och att det finns stor potential att öka utbytet mellan regionerna längs med järnvägen. Att låta järnvägen gå via Ulricehamn anser VGR är ett effektivt sätt att öka nyttan med infrastrukturen.

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

#### *Trafikverkets kommentar:*

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

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

#### 4.6.2. Göteborgsregionens kommunalförbund

Göteborgsregionens kommunalförbund (GR) gör den övergripande bedömningen att Trafikverket i allt väsentligt har beaktat och bedömt miljökonsekvenser på ett fullgott sätt. GR vill dock särskilt poängtera vikten av att i byggskedet minimera negativ klimatpåverkan.



GR ser gärna att Trafikverket fördjupar analyserna kring påverkan på vatten då det är troligt att framtida spårdragning ligger i anslutning till avrinningsområdet för regionalt viktiga vattentäkter. Vidare vill GR särskilt påpeka vikten av att utforma anläggningen på ett sätt så att den inte omöjliggör framtida stadsutveckling i och kring stationsorterna. I den framtida anläggningen bör buller, risk och vibrationers påverkan på stadsbyggandet minimeras.

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

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

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

Påverkan på framtida stadsutveckling kommenteras i anslutning till Länsstyrelsens yttrande i 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 4.4.

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

#### 4.6.3. Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund

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

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

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

Kopplingar mot den nya stambanan kommenteras i anslutning till Bollebygd kommuns yttrande i 3.4.1.

Station i Ulricehamn kommenteras i anslutning till Länsstyrelsens yttrande i 4.4.

#### 4.6.4. Räddningstjänsten Storgöteborg

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att fortsätta dialogen i pågående mötesserie med RSG.

#### 4.6.5. Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att fortsätta dialogen i pågående mötesserie med SÄRF.

## 4.7. Övriga berörda myndigheter

### 4.7.1. Folkhälsomyndigheten

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

Av remissvaret från Strålsäkerhetsmyndigheten framgår att Folkhälsomyndigheten 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. Försvarmakten motsätter sig således att Trafikverket går vidare med alternativ inom utredningsområdet som riskerar att innebära att myndigheten inte kan bedriva verksamhet inom övningsområdet.

Försvarmakten 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 Försvarmaktens verksamhet. Trafikverket bör således kontakta Försvarmakten i god tid innan arbetet med möjliga sträckningar inom den aktuella korridoren inleds.

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

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket kommer att ta kontakt med Försvarmakten för fördjupat samråd.

#### 4.7.4. Luftfartsverket

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

*Trafikverkets kommentar:*

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

#### 4.7.5. Naturvårdsverket

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

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

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

Vid utredning av olika lokaliseringalternativ 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 tillståndprocessen och har som mål att undvika såväl fysisk som hydrologisk påverkan på dessa. Utredningsområdet är stort och det förekommer ett flertal skyddade arter. Trafikverket har haft separat möte om artskydd med länsstyrelsen, se även svar i anslutning till Länsstyrelsens yttrande under rubriken 4.4. Trafikverket tar med synpunkten om grön infrastruktur till den fortsatta utredningen.

#### 4.7.6. Polisregion Väst

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

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

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

#### 4.7.7. Skogsstyrelsen

Bland de skyddade naturområdena i Trafikverkets uppställning saknar Skogsstyrelsen naturvårdsavtal. De poängterar att det inom utredningsområdet finns ett flertal. Skogsstyrelsen lyfter att det inom utredningsområdet kan finnas pågående områdesskyddsarbete som de kan delge Trafikverket vid behov, nu eller senare i processen. I övrigt har

Skogsstyrelsen i den här delen av processen inga fler synpunkter på presenterat underlag eller någon ytterligare information att tillföra som har bäring på detta.

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

*Trafikverkets kommentar:*

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

#### 4.7.8. Strålsäkerhetsmyndigheten

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

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

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

SSM lyfter att det finns en vetenskapligt grundad misstanke om förhöjd risk för barnleukemi för barn som exponeras varaktigt för lågfrekventa magnetfält. Sambandet är dock för svagt för att med säkerhet påvisa ett orsakssamband. Världshälsoorganisationens 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](http://www.klimatanpassning.se).

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

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

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

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

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

#### 4.7.11. Övriga myndigheter

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

Havs- och vattenmyndigheten

Jordbruksverket

Kemikalieinspektionen

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Statens fastighetsverk (SFV)

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

Statens Geotekniska Institut (SGI)

*Följande myndigheter önskar inte delta i fortsatt samråd:*

Sjöfartsverket

#### 4.8. Näringsliv och näringslivsorganisationer

##### 4.8.1. Jernhusen

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

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

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

Trafikverket tar med Jernhusens synpunkter i den fortsatta utredningen.



#### 4.8.2. Swedavia

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

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

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

I oktober 2018 tog Trafikverket ett inriktningsbeslut som beskriver hur Trafikverket avser att driva det fortsatta arbetet med nya stambanor, det så kallade positionspapperet. För delen Göteborg-Borås pekas Mölndal, Landvetter flygplats och Borås ut som de stationsorter som är aktuella ur ett nationellt perspektiv. Swedavia bedömer att det är avgörande att säkerställa attraktiva stationslägen för att nå önskade effekter av den nya järnvägen.

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

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

Swedavia vill koppla ihop kollektivtrafiken på marken med den i luften- den internationella med den nationella. De anser att det övergripande målet är att det skapas intermodalitet för en smidig resa dörr till dörr i enlighet med EU:s vitbok gällande transporter. Göteborg Landvetter flygplats är en av EU utpekad Coreflygplats i transeuropeiska nätverket för

transporter. I Trafikverkets positionspapper anges att vid eventuell etappindelning ska första etappen av utbyggnaden vara sträckan från Göteborg till Landvetter flygplats i syfte att få ut effekter så snart som möjligt. Swedavia välkomnar en tidig utbyggnad av etappen för att så snart som möjligt kunna förse Landvetter flygplats med tågtrafik.

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

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

Västra Götalandsregionen och Swedavia har långtgående mål gällande andelen kollektivtrafik, vilket belyser vikten av att den nya tågstationen är attraktiv för deras resenärer och har tillräckligt med kapacitet för att ta emot dessa i de peak-situationer som kommer att uppstå. Swedavia lyfter behovet av en gemensam genomlysning av de antaganden som har gjorts gällande resandemönster och tillgänglig kapacitet i tågtrafiken under peaktiderna på järnvägsnätet.

I Trafikverkets samrådsunderlag (sid 11) avseende planerad trafik och tågtyper lyfts behovet av plattformslängd på 400 meter fram som en förutsättning för delar av trafiken i referensscenariot. Swedavia anser att 400 meters plattformslängd även bör vara en planeringsförutsättning för flygplatsen för att inte skapa begränsningar för den framtida utvecklingen. 400 meters plattformslängd bör därmed utgöra den primära utgångspunkten i det fortsatta planeringsarbetet för anläggningen 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 kapitel

4.3. Swedavia saknar i tabell 4.1. uppgifter avseende målpunkten riksintresset flygplatsen (arbetspendling och resenärer).

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

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

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

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

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

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

minst tack vare forskning som Trafikverket medfinansierat och bidragit med kunskap till. Slutsatserna där talar entydigt för att Borås ska ha ett centralt stationsläge.

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

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

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

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

#### *Trafikverkets kommentar:*

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

Avtalen mellan Sverigeförhandlingen och enskilda kommuner 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 lokaliseringsutredningarna och kommer att hanteras i den ordinarie planprocessen.

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

## 4.9. Ledningsägare

### 4.9.1. Borås Elnät AB

Borås Elnät och Stadsnät har inga synpunkter på samrådsunderlage.t. 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 påtalar att Trafikverket står för samtliga kostnader kopplade till omläggningar av anläggningar ägda av Göteborg Energi. Göteborg Energi önskar att i tidigt skede bjudas in till möten för diskussion om placeringsalternativen.

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

*Trafikverkets kommentar:*

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

#### 4.9.4. Härryda Energi

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

Vattenfrågorna kommenteras i anslutning till Göteborgsregionens kommunalförbunds yttrande i 4.6.2.

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

#### 4.9.6. Mölndal Energi

Mölndal Energi AB (MENAB) har inom samrådsområdet både elnät- och fjärrvärme-distributionsverksamhet. 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 översvämningrisker 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 miljökonsekvensbeskrivningen.

Den nya järnvägen kommer att trafikeras av höghastighetståg och snabba regionaltåg. Trafikverket har kommit fram till att en blandning av person- och godståg kommer att leda till sämre kapacitet, mer störningskänsligt järnvägssystem och högre investeringskostnader. Ett helt utbyggt system mellan Stockholm och Göteborg/Malmö gör att kapacitet frigörs på de befintliga järnvägarna med möjlighet att köra godståg på dessa järnvägar.

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

Vattenfrågorna kommenteras i anslutning till Göteborgsregionens kommunalförbunds yttrande i 4.6.2.

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

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

#### 4.10.3. Mölndals Naturskyddsförening

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

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

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

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

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

##### *Trafikverkets kommentar:*

Angående krav på utredning av alternativ till höghastighetsbana har regeringen svarat på Riksrevisionens rapport och regeringen har inte ändrat på Trafikverkets uppdrag. Se regeringens skrivelse, 2019/20:133 Riksrevisionens rapport om statens planering av höghastighetsjärnvägar.

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

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

#### 4.10.4. Naturskyddsföreningen i Borås

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

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

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

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

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

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

#### 4.10.5. Naturskyddsföreningen i Härryda

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

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

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

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

Föreningen saknar redogörelse för förekommande och värdefulla naturmiljöer som t.ex. 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 miljökonsekvensbeskrivning. Vilka miljöeffekter som kan komma att uppstå är i detta skede översiktligt beskrivet och kommer att fördjupas i kommande miljökonsekvensbeskrivning. 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 miljökonsekvensbeskrivning.

Som framgår av samrådsunderlaget kommer naturvärdesinventeringar att göras under fåltssäsongen 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 4.4. Barriäreffekter och grön infrastruktur är aspekter som kommer att belysas i kommande arbete med lokaliseringsutredningen. Ekosystemtjänster kommer att identifieras och analyseras i arbetet med lokaliseringsutredningen. Trafikverket har ändrat formuleringen avseende artskydd i samrådsunderlaget. Trafikverket har även ändrat namnen på Landskapskaraktärsområdena 4 och 20.

#### 4.10.6. Göteborgs ornitologiska förening

Se yttrande 4.10.5.

#### 4.10.7. Kungsbackaåns vattenvårdsförbund och vattenråd

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

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

#### 4.10.8. Mölndalsåns vattenråd

Mölndalsåns vattenråd verkar för att vattnet inom Mölndalsåns avrinningsområde uppnår och håller en god ekologisk och kemisk status enligt EU:s ramdirektiv för vatten.

Vattenrådet anser att Trafikverket i det stora hela på ett bra sätt har belyst hur vattendrag, sjöar och grundvatten kan påverkas, både utifrån påverkan på miljö kvalitetsnormer och påverkan i samband med byggskede.

Vattenrådet vill trycka på att det är viktigt att man ser på Mölndalsån, med avrinningsområde, som en ekologisk helhet och att alla ingrepp i avrinningsområdet påverkar helheten. Vattenrådet vill även trycka på att delarna av ån som rinner genom de tätbebyggda områdena i Mölndal och Göteborg är viktiga delar i helheten och att alla ingrepp ska bädda för bättre livsmiljöer i och längs ån.

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

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

Trafikverkets kommentar:

Vattenfrågorna kommenteras i anslutning till Göteborgsregionens kommunalförbunds yttrande i 4.6.2.

#### 4.11. Övriga

##### 4.11.1. Länsstyrelsen i Jönköpings län

Länsstyrelsen i Jönköpings län har uppfattningen att valet av sträckning för järnvägen mellan Göteborg–Borås även kan påverka sträckningen in i Jönköpings län. Beroende på om en nordlig eller sydlig sträckning väljs inom utpekad korridor begränsas val-möjligheterna för den fortsatta sträckningen. Länsstyrelsen anser att sådana földeffekter 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 4.4.

#### **4.11.3. Region Halland**

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

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

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

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

Olika korridoralternativ och stationslägen, liksom ytterligare behov i stråket, kommenteras i anslutning till Länsstyrelsens yttrande i 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 långsiktig hållbar samhällsutveckling. Regionen anser vidare att satsningen på nya stambanor är en viktig satsning både för att nå miljö- och klimatmål och skapa förutsättningar för utveckling och tillväxt. Region Jönköpings län delar Trafikverkets bedömning att byggandet av en ny järnväg mellan Göteborg och Borås kommer att innebära en betydande miljöpåverkan vilket innebär att en miljöbedömning ska tas fram för projektet.

Region Jönköpings län anser att det i det fortsatta utredningsarbetet finns ett antal aspekter som tydligt bör belysas. För att länken Göteborg-Borås ska kunna utgöra en funktionell del av ett framtida system av nya stambanor måste projektmålen kompletteras med restidsmål för relationer bortom nuvarande projekts utredningsområde. Det bör bland annat anges restidsmål för relationen Göteborg-Jönköping, med och utan stopp i exempelvis Borås och Landvetter.

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

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

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

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

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

Trafikverket kommer att göra resandeprognoser med utgångspunkt från referenstraften, 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 4.4.

#### 4.11.6. Kristdemokraterna Mölndal

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

##### *Trafikverkets kommentar:*

Överdäckning kommenteras i anslutning till Mölndals stads yttrande i 4.5.6.

Olika korridoralternativ och stationslägen kommenteras i anslutning till Länsstyrelsens yttrande i 4.4.

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

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

#### 4.11.7. Miljöpartiet de gröna i Härryda

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

##### *Trafikverkets kommentar:*

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

#### 4.11.8. Fastighets AB Forsåker

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

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

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

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

*Trafikverkets kommentar:*

Överdäckning kommenteras i anslutning till Mölndals stads yttrande i 4.5.6.

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

Olika korridoralternativ och stationslägen kommenteras i anslutning till Länsstyrelsens yttrande i 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 Härryda 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 4.4.

#### 4.12. Allmänheten

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

##### 4.12.1. Stationsalternativ

###### *Regional utveckling*

Det anses att den regionala aspekten av projektet bör lyftas fram mer, till exempel att Borås idag har dåliga järnvägsförbindelser och Ulricehamn har ingen järnväg alls. Den regionala

utvecklingen måste beaktas och främjas, vilket anses ske genom förbättrade pendlingsmöjligheter i stråket. En synpunkt har kommit in om att det är viktigare att få en fungerande pendeltrafik mellan Borås och Göteborg med stationer i Bollebygd, Landvetter och Landvetter Södra jämfört med att spara några minuters restid mellan Göteborg och Stockholm.

#### *Borås*

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

Andra synpunkter gällande Borås är att en tunnel inte ska byggas under staden utan att ett sydligt läge är att föredra. En tunnel innebär bland annat en mycket stor kostnad, hög miljöbelastning, en otrevlig 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 anslutning 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 4.4.

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

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

#### 4.12.2. Förslag på järnvägsdragning

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

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

##### *Nyttjande av befintlig järnväg*

Det har kommit in en synpunkt om att det redan finns en järnvägsdragning mellan Göteborg och Borås, inklusive ett möjligt stopp nära Landvetter flygplats. Där föreslås en billigare och snabbare lösning med en 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 Källered och Göteborg och lägga all fjärrtrafik på denna anses att pendelbanan däremellan avlastas. Genom att välja denna sträckning avlastas befintlig järnvägslinje mellan Landvetter centrum och Göteborg, vilket innebär att pendeltåg kan fungera bättre.

#### *Ingen station i Mölndal*

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

#### *Mölnlycke centrum*

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

#### *Borås-Ulricehamn-Jönköping*

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

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

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

#### *Tidigare beslutad korridor Härryda*

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

#### *Trafikverkets kommentar:*

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

#### **4.12.3. Motverka barriärer**

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



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

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

*Trafikverkets kommentar:*

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

#### 4.12.4. Rekreation och friluftsliv

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

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 Björrod 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, löparspåret 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.

##### *Naturresevat Rambo mosse - förutsättningar*

En synpunkt om att länsstyrelsen i Västra Götalands län har som förslag att bilda ett naturresevat i Hårssjön-Rambo mosse har kommit in. Det är alltså inte något som länsstyrelsen bara utreder som det står i utredningen. Genom resevatsbildning 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 naturresevatet Hårssjön-Rambo mosse.

##### *Värna inhemska 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 kulturmiljövärden 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 man 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 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 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.

#### 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 Långenäs.

##### *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 miljökonsekvensbeskrivningen.

#### 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.

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2–4  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

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