



Yttrande angående – Samrådsremiss 2 för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor

Yttrandet

I remissen anges följande syfte med järnväg mellan Göteborg – Borås:

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

Vi Sverigedemokrater instämmer med dessa syften och klargör nedan våra tankar.

Ett välfungerande och hållbart samhälle behöver järnvägar som ges rätt förutsättningar att samverka med övrig infrastruktur och andra trafikslag, för att generera bästa möjliga samhällsnytta. Tågresandet har ökat liksom behovet av att öka mängden godstransporter på järnväg, men idag är det mer eller mindre fullt på spåren och det finns ett skriande behov av att bygga fler spår och sträckningar.

Önskemål om fler tågstationer för att öka resandeunderlaget behöver höras och ställas i relation till tidsvinster. Såväl näringslivet som en stor del av befolkningen är beroende av ett väl fungerande järnvägsnät. Människor och leverantörer av gods ska kunna förlita sig på att tågen kommer till sin destination i tid. Sverige har inte råd att vara utan en välfungerande befintlig järnväg då förseningar skapar stora kostnader för privatpersoner, företag och samhället i sin helhet.

Att ha nära till en station är en förutsättning för att kunna välja tåg som färdmedel. Lyhördhet för önskemål om fler tågstationer för att öka resandeunderlaget är av extra stor vikt för orter med gott underlag för tågresande. Bostadsbristen och skyhöga bostadspriser gör att folk flyttar från städerna till kranskommuner. De större städerna expanderar och många företag förlägger sin verksamhet där. Goda

kommunikationer är en förutsättning för att pendling till arbete och studier ska fungera. En stor andel av de tågresor som görs dagligen drabbas hårt av frekventa förseningar och inställda tåg och flera tvingas använda bilen för att vara säkra på att komma i tid, eller komma fram över huvud taget.

Det befintliga järnvägsnätet behöver optimeras för att skapa driftssäkrare och snabbare trafik. Med grundläggande justeringar genom exempelvis längre stationer (driftsplatser), kortare blocksträckor på vissa sträckor, utbyggnad till dubbelspår eller fyrspår och högre hastighet på vissa sträckor kan användandet av spåren ökas.

Järnvägens underhåll har länge varit eftersatt och behovet av ökade insatser är stort. I takt med den ökade järnvägstrafiken har även slitaget ökat, samtidigt som underhållsinsatserna inte följt med. För att möjliggöra ett ökat järnvägsresande behövs utöver stärkt underhåll även fler spår och ett större utbud av avgångar. Dessutom finns behov av fler moderna tåg som lockar fler att välja tåg framför bil.

Där nya spår skall byggas bör det utredas vad alternativen 250 km/h och 320 km/h kostar på aktuell sträckning innan beslut tas, med hänsyn även tagen till kostnader för framtida underhåll. Kostnadseffektivitet bör tas med i beräkningen vid nybyggnation. Varje skattekrone ska nyttjas så effektivt som möjligt och för att nå den höga standarden på järnvägen som svenska skattebetalare kan förvänta sig.

Vi Sverigedemokrater förespråkar:

- Att tågstationer för att öka resandeunderlaget hörsammas och ställs i relation till tidsvinster. Samhällsnyttan prioriteras.
- Att kostnadseffektivitet tas med i beräkningen vid nybyggnation.
- Alternativ L1 med stationen i bergtunnel under flygterminalen med rulltrappor och hissar direkt upp till flygterminalen.
- Att det befintliga järnvägsnätet optimeras för att skapa driftssäkrare och snabbare trafik.

Yrkande
Särskilt yttrande
2020-11-06

M, L, C, S
KD

Yrkande angående Samrådsremiss 2 för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

1. Följande text i Göteborgs Stads yttrande till Trafikverket stryks:
”Utifrån Stadens egna tidigare samrådssvar samt Swedavias tidigare samrådssvar om behovet av ett centralt stationsläge i förhållande till flygplatsens terminal för en överflyttning från bil till tåg bedömer Göteborgs Stad att alternativ L7 bör utgå.”

Ersätts med följande text:
”Utifrån Stadens egna tidigare samrådssvar samt Swedavias tidigare samrådssvar om behovet av ett centralt stationsläge i förhållande till flygplatsens terminal för en överflyttning från bil till tåg bedömer Göteborgs Stad att alternativ L1 bör utgå. Göteborgs Stad anser att Alternativ L1 är det fördelaktigaste alternativet, med en bergtunnel under Landvetter flygplats”.
2. I övrigt bifalla tjänsteutlåtandet.

Yrkandet

Trafikverket framför tre alternativ gällande stationsläget Landvetter flygplats och Borås. Göteborgs Stad framförde i samråd 1 behovet av att säkerställa ett attraktivt stationsläge under Landvetter flygplats. Vi bedömer att det mest fördelaktiga alternativet som föreslås är alternativ L1, vilket är en bergtunnel med rulltrappor och hissar direkt upp till flygterminalen.

Samtidigt vill vi understryka vikten av en station i Mölndal. En utbyggd station i Mölndal kommer att avlasta Västlänken och Göteborg C, vilket bedöms ge fördelar för Göteborgsregionen, Boråsregionen och Hallandsregionen. En utebliven station riskerar även att den starka utvecklingen av nya arbetsplatser och bostadsområden i Mölndal och Göteborg bromsas in. I yttrandet från Göteborgs Stads understryks vikten av att Trafikverket tar hänsyn till den utveckling som sker i Mölndal och sydvästra Göteborg. Alliansen betona vikten av att välja alternativet via Mölndal och att stationen placeras i bergtunnel under flygterminalen i enlighet med alternativ 1.

Tilläggsyrkande ang Samrådsremiss 2 för ny järnväg Göteborg – Borås

Förslag till beslut, i kommunstyrelsen:

Till yttrande enligt Stadsledningskontorets förslag läggs följande:

1. Som referensalternativ bör kostnad och restidseffekter vid enbart partiell utbyggnad av Kust till Kustbanan redovisas inför samråd 3.
2. Ett utredningsalternativ där alternativ Raka vägen ansluter direkt mot Lisebergsstationen öster om E6 redovisas med översiktligt beräknad kostnad, genomförbarhet och restideffekt, bör inkluderas i fortsatt utredningsarbete.

Yrkandet

Demokraterna är i grunden positiva till ny järnväg mellan Göteborg - Borås, men den har tidigare visat sig vara såväl mycket dyr, kraftigt olönsam liksom klimatnegativ. Det är troligt att den nu pågående utredningen visar liknande resultat, men inte heller i den andra samrådsfasen har kostnad, klimatkalkyl och spårutredning Almedal-Möndal presenterats.

När nu Trafikverket återigen överväger "Raka vägen", dvs att Möndal utesluts, är det rimligt att ett spåralternativ öster om E6 utreds översiktligt. Om Möndal skulle bli utan direktresor till Landvetter/Borås, är en bytespunkt vid Lisebergsstationen det snabbaste alternativet. För resande från flygplatsen vore också en snabb direktresa till Svenska Mässan och evenemangsområdet en klar konkurrensfördel för Göteborgs besöksnäring.

Befintlig Kust till Kustbanan kan i närtid uppgraderas enligt det studerade förstärkningsalternativet och användas som lokal pendeltågsbana. En ny station i Landvetter C kan reducera busstrafiken på R40. Kust till Kustbanan kan om så önskas ledas om via Möndal och/eller kopplas på Västlänken i framtiden. Det vore intressant med en kostnad-/nyttoanalys av detta alternativ, i synnerhet som en helt ny järnväg rimligen inte kan stå klar förrän närmare 2040.

Restiden Göteborg-Borås beräknades till 36 minuter i föregående samrådshandling. En utbyggd Kust till Kust-bana behöver inte ge särskilt mycket längre restider, medan Raka Vägen direkt mot Lisebergsstationen kan ge förbättra restiderna och därmed lönsamheten och klimatkalkyl avsevärt.

Det vore en fördel att dra en ny järnväg via Möndal, men om inte nyttoeffekten talar för detta, bör föreslagna alternativ ovan i varje fall övervägas.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-09-28

Diarienummer 0637/19

Handläggare

Fredrik Nielsen

Telefon: 031-368 01 80

E-post: fredrik.nielsen@stadshuset.goteborg.se

Samrådsremiss 2 för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

Yttrande över samrådsremiss för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, i enlighet med bilaga 2 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, översänds till Trafikverket.

Sammanfattning

Göteborgs Stad har den 14 september 2020 mottagit Trafikverkets samrådsremiss 2 för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor. Sista svarsdatum är den 6 november 2020, Göteborgs Stad har fått förlängd svarstid till den 11 november.

Samrådet är det andra av totalt tre samråd som Trafikverket planerar, där samråd 2 behandlar samrådsunderlag för lokaliseringsutredningen som beskriver Trafikverkets förslag på möjliga korridorer och stationslägen för den nya järnvägen mellan Göteborg – Borås. Trafikverket vill också ha synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning.

Stadsledningskontoret lyfter ett antal aspekter i förslaget till stadens yttrande på samrådsunderlaget avseende behovet av en välja en korridor via Mölndal, centralt stationsläge vid Landvetter flygplats samt centralt eller centrumnära stationsläge i Borås. Stadsledningskontoret framför också vikten av att regeringsuppdraget till Trafikverket att utreda nya stambanor inom en total investeringsram på 205 mdkr, i 2017 års prisnivå, också tar hänsyn till de regionala nyttor som potentiellt kan skapas med den nya stambanan mellan Göteborg och Borås.

Bedömning ur ekonomisk dimension

I nationell plan för transportsystemet 2018-2029 finns det avsatt 3,777 mdkr till projekt Göteborg – Borås. En grov uppskattning från stadsledningskontoret är att det kommer att krävas någonstans mellan 30 – 40 mdkr i kommande nationella plan för att kunna färdigställa en ny dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås. En mer exakt kostnad kommer att kunna presenteras av Trafikverket under samråd 3.

Därtill kommer det att finnas behov av ytterligare statliga investeringsmedel för de förstärkningar på befintliga kust-till-kustbanan som ingår i den åtgärdsvalsstudie Trafikverket bedriver för stråket Göteborg – Borås. Kostnader för åtgärder på befintlig

bana utreds inom ramen för åtgärdsvalsstudien, som beräknas kunna skickas på remiss i december 2020.

Det tillkommer också kostnader för att förlänga plattformar till 400 meter på Göteborgs C för att kunna ta emot framtida höghastighetståg, som ej ingår i nuvarande projekt. Dessa åtgärder behöver finansieras med statliga medel.

Trafikverket fick den 25 juni 2020 ett uppdrag av regeringen om nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö. Uppdraget innebär att Trafikverket ska redovisa uppdaterade och kompletterande uppgifter angående nya stambanor inom en total investeringsram på 205 mdkr, i 2017 års prisnivå. Uppdraget ska redovisas senast 28 februari 2021.

Stadsledningskontoret bedömer att Göteborgs Stad ej ska belastas för någon av ovanstående kostnader. Det kan däremot tillkomma kostnader för staden i form av åtgärder för minskade barriäreffekter, exempelvis investeringar i gång- och cykelbroar.

Bedömning ur ekologisk dimension

En färdigställd stambana mellan Göteborg och Borås väntas ge positiva effekter för miljön, utifrån en överflyttning från andra trafikslag till tåg i stråket Göteborg – Borås. Trafikverket ser även att ett färdigställande av nya stambanor ger en överflyttning av godstransporter från lastbil till godståg, då de nya stambanorna frigör kapacitet på befintliga stambanor för en ökad mängd godståg.

Den största av delen den totala klimatpåverkan vid ny järnväg uppstår under själva byggskedet. Både lokalisering och utformning av anläggningen har betydelse för i vilken utsträckning den nya järnvägen är klimatbelastande. En omväxlande och kuperad topografi gör att det behövs anläggningstyper som tunnel och bro, vilka båda kräver mycket betong och stål.

Under hösten 2020 kommer arbete med miljöbedömningar av korridor- och stationsalternativ att ske. Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen även att systematiskt arbeta med att beräkna klimatkalkyl, som visar klimatgasutsläpp kopplat till byggandet av järnvägen samt vid drift och underhåll. I detta arbete ingår även att undersöka möjliga reduceringsåtgärder för minskad klimatpåverkan. Miljöbedömningar och klimatkalkyler kommer att presenteras av Trafikverket i kommande samråd 3.

Bedömning ur social dimension

En ny stambana mellan Göteborg och Borås bidrar bland annat till en förstärkt och förstorad arbetsmarknadsregion.

Bilagor

1. Brev från Trafikverket avseende samrådsremiss 2 för ny järnväg mellan Göteborg - Borås, en del av nya stambanor
2. Stadsledningskontorets förslag till yttrande till Trafikverket

Ärendet

Göteborgs Stad har den 14 september 2020 mottagit Trafikverkets samrådsremiss 2 för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, för synpunkter. Sista svarsdatum är den 6 november 2020, Göteborgs Stad har fått förlängd svarstid för att kunna behandla ärendet senast på kommunstyrelsens sammanträde den 11 november 2020 med omedelbar justering.

Miljöförvaltningen, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret har varit inbjudna att bidra i framtagandet av samrådssvaret. GRYAAB, förvaltningen för kretslopp och vatten samt Göteborg Energi AB kan komma att inkomma med svar direkt till Trafikverket utifrån deras specifika uppdrag som ledningsägare.

Beskrivning av ärendet

Trafikverket har tagit fram ett samrådsunderlag för lokaliseringsutredningen som beskriver Trafikverkets förslag på möjliga korridorer och stationslägen för den nya järnvägen mellan Göteborg – Borås och på alternativ som Trafikverket utrett men som de föreslår väljs bort. Trafikverket vill också ha synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning.

Stadsledningskontoret har valt att fokusera informationen i föreliggande tjänsteutlåtande och förslag till samrådssvar i bilaga 2 till de delar av samrådsunderlaget som primärt berör Göteborg avseende korridorval för Almedal – Landvetter flygplats samt stationslägen.

För bakgrundsinformation kring tidigare utredningar, nuvarande projekt, samrådsremiss 1 samt Göteborgs Stads svar på samråd 1, se kommunstyrelsens ärende 2020-05-06 § 447.

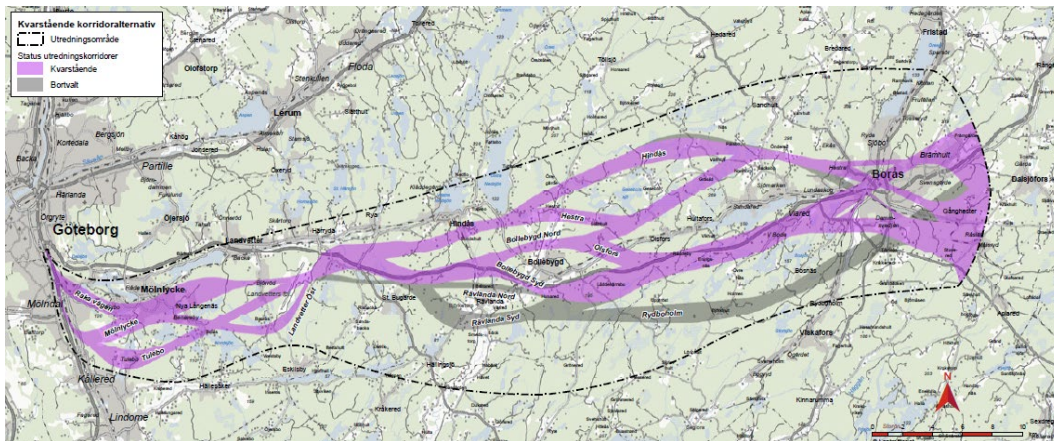
Samrådsunderlaget som helhet återfinns på Trafikverkets hemsida:

<https://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/vi-bygger-och-forbattrar/GoteborgBoras/dokumentfor-projekt-goteborg-boras/>

Samrådsunderlag lokaliseringsutredning

När en ny järnväg ska planeras inleds en planläggningsprocess som regleras av lagen om byggande av järnväg. I processen tar Trafikverket fram en järnvägsplan, som visar var och hur järnvägen ska byggas.

En lokaliseringsutredning genomförs tidigt under planläggningsprocessen för ett väg- eller järnvägsprojekt med flera lokaliseringalternativ. Utredningen utgör underlag för samråd med berörda parter inför Trafikverkets ställningstagande om val av alternativ.



Figur 1 Kvarstående och bortvalda korridorer inför nästa utredningskede.

Korridorer Almedal - Landvetter flygplats

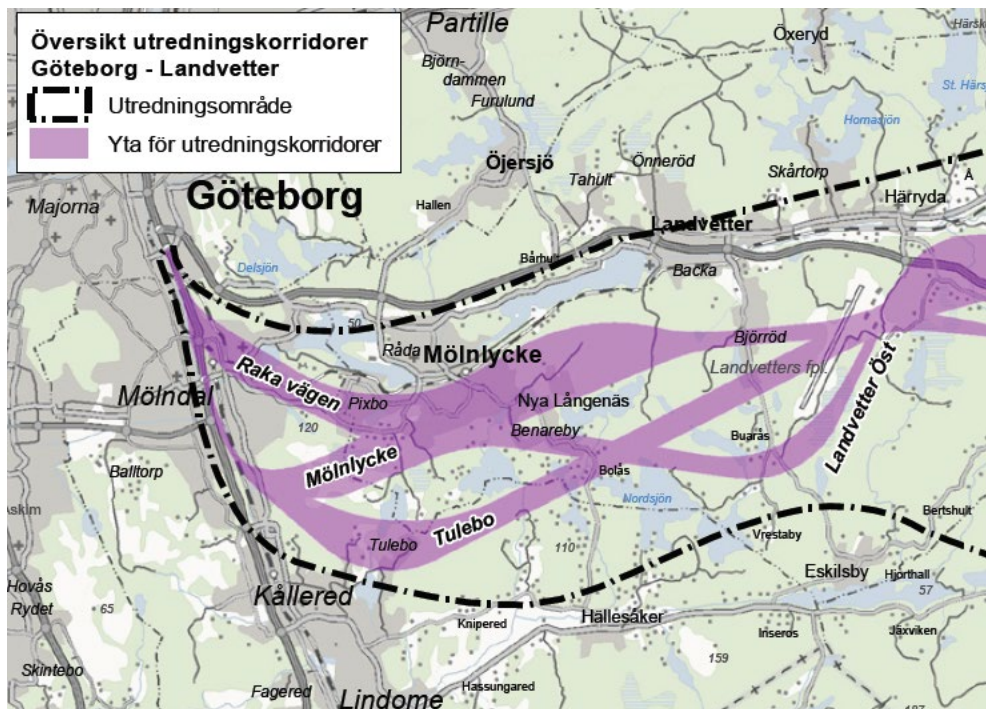
Efter ett första urval har Trafikverket bedömt fyra korridorer som relevanta för fortsatt utredning på sträckan Almedal - Landvetter flygplats.

Alternativ Raka vägen viker av från Västkustbanan redan vid Almedal och går direkt till Landvetter flygplats utan att passera Mölndal. I Almedal ansluter den nya järnvägen planskilt till Västkustbanan och Västlänken, vilket kräver ett betydligt bredare spårområde än idag. Befintlig bro för Kust till kustbanan över E6/E20 kommer att behöva flyttas och intrånget på angränsande fastigheter blir betydande. De nya spåren kommer att korsa Västkustbanan och E6/E20 på bro eller i betongtunnel innan de går in i bergtunnel under Stensjön och Mölnlycke tätort. Öster om Mölnlycke kan järnvägen gå i marknivå innan den åter går ner i tunnel under flygplatsen och ansluter till stationsläge L1 under flygterminalen eller L7 öster om flygplatsen. Korridoren är betydligt kortare än övriga alternativ på sträckan Almedal – Landvetter flygplats.

Övriga tre alternativ, Mölnlycke, Tulebo och Landvetter Öst, följer Västkustbanan från Almedal till Mölndal och innefattar en station i centrala Mölndal. I Mölndalsåns dalgång anläggs två nya spår parallellt med Västkustbanan, vilket innebär att både angränsande fastigheter och E6/E20 kommer att påverkas. Mölndals station behöver byggas ut med fler spår och plattformar, vilket påverkar både befintlig och planerad bebyggelse öster om stationen. Vid Råvekärr söder om Mölndal viker korridorerna av från Västkustbanan och fortsätter i olika riktning.

Alternativ Mölnlycke går i riktning mot Mölnlycke tätort. Järnvägen bedöms komma att gå i tunnel hela sträckan från Mölndalsåns dalgång tills den har passerat Mölnlycke tätort. Öster om Mölnlycke sammanfaller korridoren med Raka vägen fram till Landvetter flygplats.

Alternativ Tulebo fortsätter i riktning mot Tulebo söder om Hårssjön. Järnvägen bedöms komma att gå i tunnel på cirka hälften av sträckan mellan Mölndalsåns dalgång och Landvetter flygplats. Korridoren kan anslutas till stationsläge L1 under flygterminalen eller L7 öster om flygplatsen. Alternativ Landvetter Öst går i riktning mot Finnsjön där den viker av i östlig riktning mot Benareby och därefter fortsätter söder och öster om flygplatsen. Järnvägen bedöms komma att gå i tunnel på cirka hälften av sträckan mellan Mölndalsåns dalgång och Landvetter flygplats. Korridoren ansluter till stationsläge L3 parallellt med flygplatsen.



Figur 2 Korridoralternativ Almedal - Landvetter flygplats

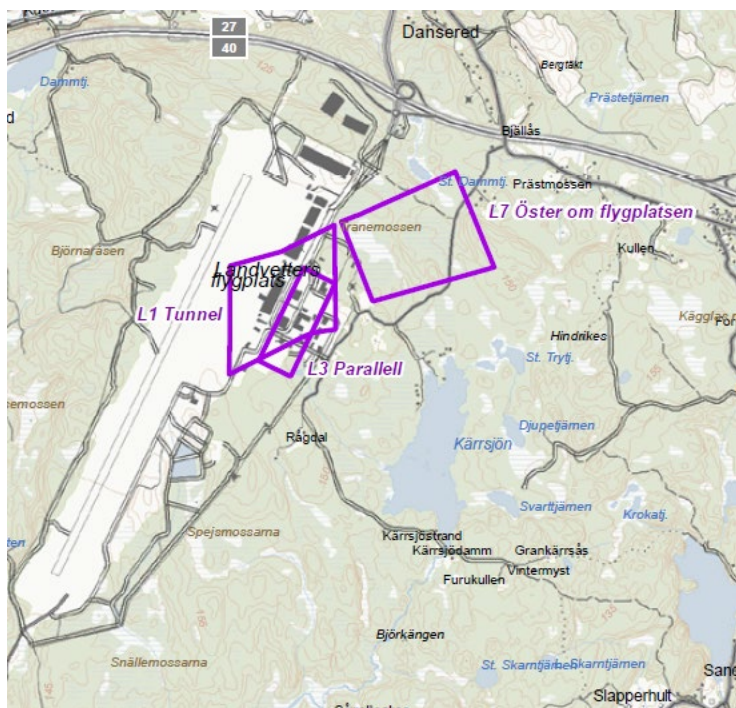
Stationsläge vid Landvetter flygplats

Efter ett första urval bedöms tre alternativa stationslägen vara relevanta för fortsatt utredning: station i tunnel under flygterminalen (L1), station parallellt med flygplatsen (L3) och station öster om flygplatsen (L7). Stationen kommer att ha fyra spår och en eller två plattformar.

Alternativ L1 innebär att stationen placeras i bergtunnel cirka 30 meter under flygterminalen med rulltrappor och hissar direkt upp till flygterminalen.

Alternativ L3 innebär en station i nedsänkt läge parallellt med och öster om befintlig landningsbana och flygterminal. Stationen placeras i nära anslutning till flygterminalen.

Alternativ L7 innebär att den nya järnvägen byggs i bergtunnel under befintlig landningsbana och att stationen placeras utanför tunnelmynningen, cirka 1,2 kilometer öster om befintlig terminalbyggnad.



Figur 3 Kvarvarande stationsalternativ vid Landvetter flygplats

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Länsstyrelsen i Västra Götaland beslutade den 27 juli 2020 att projekt Göteborg-Borås antas medföra betydande miljöpåverkan. Miljökonsekvensbeskrivningen innefattar identifiering och beskrivning av projektets miljöpåverkan samt behov av försiktighets- och skyddsåtgärder. Miljökonsekvensbeskrivningen ska godkännas av länsstyrelsen.

Uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg

Den 25 juni 2020 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag för en ny nationell infrastrukturplan. Trafikverket fick samtidigt ett uppdrag om nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö. Uppdraget innebär att Trafikverket ska redovisa uppdaterade och kompletterande uppgifter angående nya stambanor inom en total investeringsram på 205 mdkr, i 2017 års prisnivå. Analysen ska innehålla en bedömning av möjliga linjestreckningar, alternativa hastighetsstandarder och tekniska utformningar för olika delar av banan, samt alternativ för lokalisering och utformning av stationslägen och bibanor. Hittills utfört planerings- och utredningsarbete ska vara en utgångspunkt, men också andra alternativ bör kartläggas och, om samhällsekonomiskt eller klimatmässigt mer effektiva, analyseras.

Den 31 augusti 2020 presenterade Trafikverket en delredovisning av uppdraget, där Trafikverket i en inledande analys konstaterar att omfattande förändringar krävs avseende framförallt systemutformningen om utbyggnaden av nya stambanor ska rymmas inom en investeringsram på 205 mdkr. Trafikverket framför bland annat att den systemutformning som Sverigeförhandlingen tidigare tagit fram behöver ses över och omprövas avseende både antal stationer och stationslägen. Trafikverket ska slutredovisa uppdraget om nya stambanor senast 28 februari 2021.

Trafikverkets bedömningar avseende social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet mellan alternativ Raka vägen och alternativen via Mölndal.

Trafikverkets samlade bedömning avseende social, ekologisk och ekonomisk hållbarhet för korridoralternativen Almedal – Landvetter flygplats finns under avsnitt 5.4.2 i samrådsunderlaget. Stadsledningskontoret väljer att nedan lyfta fram delar av bedömningen som primärt påverkar valet mellan alternativ Raka vägen eller alternativen via Mölndal.

Social hållbarhet

För korridorerna som går till Mölndals station (korridorerna Mölnlycke, Tulebo och Landvetter Öst) bedömer Trafikverket att sträckan i Mölndalsåns dalgång kommer att innebära påverkan på stadslandskapet genom breddning av befintligt järnvägsområde. För korridor Raka vägen är passagen genom Mölndalsåns dalgång kortare innan korridoren viker av i tunnel och påverkan genom breddning därmed mindre. Tunnelpåslag samt korsning med Västkustbanan kan dock komma att bli synliga inslag i miljön.

Korridorerna Tulebo, Mölnlycke och Landvetter Öst innebär passage förbi bostadsområdet Råvekärr vilket kommer att medföra intrång och kan ge störningar i en redan utsatt boendemiljö. Korridorerna Raka vägen och Mölnlycke passerar öster om Mölnlycke genom naturmiljöer som är viktiga rekreationsområden för boende i både Mölnlycke och Landvetter. En järnväg i markläge här kan bryta samband och ge störningar som påverkar friluftslivet och boendemiljöer. Även passagen över Björredsälven kan ge negativ påverkan på boendemiljöer.

Trafikverket bedömer att en station i Mölndal kan nås av många på cykel och till fots, vilket kan gynna hälsoaspekten aktivt resande.

Ekologisk hållbarhet

Överflyttning från vägtrafik till tåg bedöms bidra till ett transporteffektivt samhälle. Korridor Raka vägen, som innebär kortast restid, bedöms medföra större överflyttning från vägtrafik till resor med tåg än övriga alternativ. Raka vägen bedöms också medföra minst energiförbrukning och klimatutsläpp. Samtliga alternativ bedöms dock kunna bidra till att projektmålen för energieffektiva transporter och klimat helt eller delvis kan uppfyllas.

Mellan Almedal och Mölnlycke finns ett antal känsliga naturvärdeområden som kan påverkas av en järnväg i markplan. Korridorerna Raka vägen och Mölnlycke kommer att kräva långa tunnlar vilket medför att känsliga naturvärden och befintliga samt planerade naturreservat kan undvikas. För korridorerna Tulebo och Landvetter Öst berörs inga känsliga eller hävdade miljöer. Samtliga korridoralternativ bedöms helt eller delvis kunna uppfylla projektmålet för värdefull naturmiljö.

Korridorerna Raka vägen och Mölnlycke kommer att beröra det planerade vattenskyddsområdet för Rådasjöns vattentäkt och den befintliga vattentäkten Finnsjön. Effekterna blir mindre om dessa områden kan passeras i tunnel. För korridorerna som går via en station i Mölndal kommer passagen av vattenförekomsten Kålleredsbäcken att kunna medföra problem, framförallt i byggskedet. Det finns också risk för negativa effekter på lek- och uppväxtområde för lax i Mölndalsån för dessa korridorer.

Ekonomisk hållbarhet

Det som ger utslag i beräkningarna av samhällsekonomiska nyttor för de analyserade korridoralternativen mellan Almedal och Landvetter flygplats är främst restid. En kortare restid ger ett större resandeunderlag och större restidsvinster. Fler tågresenärer innebär också en viss överflyttning från bil till tåg, vilket ger ett minskat antal trafikolyckor samt minskade utsläpp av koldioxid och andra luftföroreningar. Den korridor som har kortast restid ger därför de största samhällsekonomiska nyttorna i Trafikverkets bedömning.

På sträckan Almedal – Landvetter är det främst stationen i Mölndal som medför skillnader i samhällsekonomiska nyttor och kostnader samt påverkar möjligheter för den regionala och lokala utvecklingen. Alternativ Raka vägen är betydligt kortare än övriga alternativ. Detta kombinerat med att trafiken inte gör uppehåll i Mölndal innebär kortare restid till Borås. Restiden är cirka 2,5 minuter kortare för snabbtåg och cirka två minuter kortare för regionaltåg jämfört med det alternativ som har längst restid. Alternativ Raka vägen bedöms uppfylla projektmålen för kapacitet och robusthet.

Alternativ Raka vägen innebär kortare restid för resenärer som inte har Mölndal som målpunkt eller bytespunkt än vad de alternativ som går via Mölndal gör. Däremot blir restiden längre för alla som ska till Mölndal eller till andra orter utmed Västkustbanan eftersom det innebär tågbyte vid Korsvägen. Den totala restidsvinsten bedöms bli större för Raka vägen än för alternativen med station i Mölndal.

Utifrån ovanstående resonemang skulle slutsatsen kunna dras att det ur ett samhällsekonomiskt perspektiv inte är lönsamt att ha en station i Mölndal. Här bör dock noteras att de samhällsekonomiska beräkningarna utgår från nuvarande förutsättningar och prognoser för resande, vilket innebär att det inte tagits någon hänsyn till den potential för ökat resande som kan finnas kopplat till Mölndals station, efter att den nya järnvägen har byggts. Om sådana effekter inkluderades i kalkylen är det möjligt att resultatet skulle komma att ändras. För att kunna besvara denna fråga krävs vidare utredning av potentialen kring Mölndals station.

Utan en station i Mölndal på den nya stambanan riskerar den starka utvecklingen av nya arbetsplatser och bostadsområden i Mölndal och Göteborg att bromsas in. En utbyggd station i Mölndal kommer att avlasta Västlänken och Göteborg C, vilket bedöms ge fördelar för Göteborgsregionen, Boråsregionen och Hallandsregionen. Även om korridor Raka vägen ger en något kortare restid mellan Göteborg C och Borås C/Landvetter flygplats bedöms alternativen Mölnlycke, Tulebo och Landvetter Öst främja den lokala och regionala utvecklingen i större utsträckning än Raka vägen.

Raka vägen bedöms medföra lägst kostnad beroende på kortare sträckning än för övriga alternativ och att den komplicerade utbyggnaden i Mölndalsåns dalgång inklusive Mölndals station undviks.

Kostnaden för alternativen Mölnlycke, Tulebo och Landvetter Öst bedöms vara betydligt högre än för Raka vägen beroende på längre sträckningar och den komplicerade utbyggnaden i Mölndalsåns dalgång inklusive Mölndals station. Passagen genom Mölndalsåns dalgång innebär stora behov av geotekniska förstärkningsåtgärder, översvämningsskydd och temporära konstruktioner. Dessutom kommer omläggning av väg E6/E20 och befintliga ledningar samt omfattande fastighetsinlösen att krävas enligt Trafikverkets bedömning.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret har gjort följande bedömningar avseende samrådsunderlaget.

Val av sträckning Almedal – Landvetter flygplats

Tidigare beslut från Trafikverket

Stadsledningskontoret bedömer att Göteborgs Stad fortsatt ska förordna en dragning via Mölndal och därmed att alternativ Raka vägen ska strykas. I oktober 2018 antog Trafikverket ett positionspapper som beskriver hur Trafikverket avser att driva det fortsatta arbetet med de nya stambanorna. I positionspapperet anges att Göteborg - Borås ska byggas för 250 km/h med ballasterat spår. För delen Göteborg - Borås pekas Mölndal, Landvetter flygplats och Borås ut som de stationsorter som är aktuella ur ett nationellt perspektiv. Inför samråd 1 för projekt Göteborg – Borås antog Trafikverket ett ställningstagande den 5 mars 2020 som beskriver hur Trafikverket ställer sig till ytterligare stationer på den nya stambanan för sträckan Göteborg – Borås, utöver Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. I detta ställningstagande bekräftar Trafikverket att korridorer ska utformas och prövas utifrån stationsorterna Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. Baserat på dessa två beslut från Trafikverket vill stadsledningskontoret ifrågasätta varför Trafikverket fortsatt väljer att ha kvar Raka vägen som alternativ i samråd 2.

Stadsledningskontoret ser att sträckningen via Mölndal är viktig utifrån att den fångar upp resenärer till/från Mölndal och sydvästra delarna av Göteborg, samt att det skapar bättre förutsättningar för resenärer från Halland att nå Landvetter flygplats via tåg.

Stadsledningskontoret bedömer också att ytterligare två spår mellan Almedal och Mölndal skapar en bättre robusthet för järnvägssystemet söderut i pendlingsstråket till Kungsbacka.

Social hållbarhet samt påverkan på stadsutveckling

Stadsledningskontoret delar inte fullt ut den bedömning som görs av Trafikverket avseende social hållbarhet. Mölndalsåns dalgång är redan idag ett tungt kommunikationsstråk med E6/E20 och Väst kustbanan. Två tillkommande spår från Mölndal till Almedal kan komma att påverka fastigheter och därmed stadsbilden i Mölndalsåns dalgång. Trafikverket beskriver dock att eftersom passagen för alternativ Raka vägen genom Mölndalsåns dalgång är kortare så är påverkan av breddning därmed mindre. Trafikverket framför samtidigt i samrådsunderlaget att alternativ Raka vägen innebär att ”I Almedal ansluter den nya järnvägen planskilt till Väst kustbanan och Västlänken, vilket kräver ett betydligt bredare spår område än idag. Befintlig bro för Kust till kustbanan över E6/E20 kommer att behöva flyttas och intrånget på angränsande fastigheter blir betydande.”

Stadsledningskontoret ser att eftersom Trafikverket ännu inte färdigställt pågående spårutredning för alternativen Raka vägen och via Mölndal, så är det svårt att avgöra påverkan för kvarstående alternativ. Stadsledningskontoret bedömer att alternativ Raka vägen kommer att innebära avsevärt fler tillkommande spår in mot Almedal än alternativen via Mölndal, vilket kan komma att innebära ett betydande intrång i fastigheter och därmed även ha en större påverkan på stadsbilden i området kring Almedal än alternativen via Mölndal.

Som Göteborgs Stad påpekade i samråd 1 präglas området kring järnvägsprojektet av en kraftig stadsutveckling både öster och väster om infrastrukturkorridoren. I Kallebäck pågår utbyggnad av den första etappen av en omvandling av det tidigare mejeriområdet och planering för kommande bostadsområden pågår. En föreslagen gång- och cykelbro förbinder Kallebäck med Grafiska vägen i höjd med ICA Maxi. Runt ICA Maxi finns intresse av att skapa en ny blandstad med verksamheter och bostäder vilket är tänkt att bli den södra änden av ett större stadsutvecklingsområde som sträcker sig till Liseberg i norr via Tändsticksfabriken, Almedahls och Lyckholms fabriker. De gamla industriområdena förtätas och omvandlas till levande blandstad med inslag av bostäder men med huvudsakligt fokus på kontor och verksamheter.

Infrastrukturens utbredning i såväl bredd som i höjdded är avgörande för utvecklingsmöjligheterna längs med Mölndalsån. I pågående planering utformas bebyggelsen för att hantera befintligt spårområde när det gäller skyddsavstånd, buller etc.

ICA Fastigheter AB lämnade i juni 2020 in en ansökan om planbesked för att möjliggöra ovan nämnda omvandling på sin fastighet. Planförslaget innehåller förutom handel även bostäder, verksamheter och parkeringshus. Stadsbyggnadskontoret har efter dialog med de sökande och Trafikverket valt att avvakta med handläggningen av ärendet i väntan på att Trafikverket inför samråd 2 skulle utreda vilken typ av anspråk som den framtida järnvägsanläggningen kan medföra på den aktuella fastigheten. Samråd 2 redovisar emellertid inte någon spårutredning och något specifikt anspråk på den aktuella sträckan vilket inte ger stadsbyggnadskontoret stöd i handläggningen av ärendet. Lagstadgad handläggningstid för en ansökan om planbesked är fyra månader om inget annat överenskomms med den sökande. Den sökande har rätt att begära att planbesked lämnas. I detta fall ser stadsbyggnadskontoret att en förändrad markanvändning avseende innehåll och utbredning på fastigheten utifrån nu kända förhållanden, kan anses möjlig att pröva i detaljplan. Under en kommande detaljplaneprocess vägs det enskilda intresset av att utveckla fastigheten mot Riksintresset för kommunikation som den framtida järnvägen medför.

Stadsledningskontoret bedömer att Trafikverket behöver beakta ovanstående i planeringen av den nya järnvägen i sträckningen Almedal – Mölndal, i syfte att begränsa påverkan på stadsutveckling i området. Stadsledningskontoret anser samtidigt att det är viktigt för staden att Trafikverket åstadkommer de två tillkommande spåren i Mölndalsåns dalgång, för kapacitetsförstärkningen både söderut mot Kungsbacka samt den nya järnvägen mot Borås. Samverkan mellan Trafikverket och Staden är därför viktig för att möjliggöra både en god utformning av kommande spårområde samt stadsutveckling i området.

Som påpekat i samråd 1 ser stadsledningskontoret att staden återigen bör framföra att 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. Stadsledningskontoret ser fortsatt också ett behov av dialog mellan Göteborgs Stad och Trafikverket om åtgärder för minskade barriäreffekter för föreliggande projekt.

Ekologisk hållbarhet

Trafikverket framför att alternativ Raka vägen bedöms medföra större överflyttning från vägtrafik till resor med tåg än övriga alternativ. Stadsledningskontoret ser dock att med

den utveckling som sker av arbetsplatser och bostäder i Mölndal och sydvästra Göteborg så är ett stationsläge i Mölndal av stor vikt för att främja ett hållbart resande till och från berörda områden, samt för de resenärer som reser mellan exempelvis Halland och Landvetter flygplats.

Ekonomisk hållbarhet

Stadsledningskontoret delar inte fullt ut Trafikverkets bedömningar avseende ekonomisk hållbarhet. Inledningsvis anser stadsledningskontoret att det är svårt att analysera Trafikverkets slutsatser avseende både investeringsvolym och samhällsekonomiska nyttor när Trafikverket ännu inte presenterat några summor avseende investeringsvolymen för de olika alternativen.

Trafikverket har tidigare genomfört en lokaliseringsutredning under 2016-2017 för sträckan Almedal-Mölnlycke, innan Trafikverket påbörjade ett omtag för ny järnväg Göteborg – Borås och uppstart av befintligt projekt. I den tidigare lokaliseringsutredningen bedömdes kostnaden för två tillkommande spår mellan Mölndal och Almedal till 4 – 6 mdkr. I lokaliseringsutredningen framförde Trafikverket också att fyra spår på sträckan Almedal – Mölndal bedöms ge tillräcklig kapacitet för både den nya stambanan och Väst kustbanan även om Väst kustbanan byggs ut till fyra spår hela vägen till Kungsbacka.

För närvarande bedriver Trafikverket en åtgärdsvalsstudie för stråket Göteborg – Varberg. Trafikverket har i en tidigare åtgärdsvalsstudie för Väst kuststråket, som genomfördes år 2013, identifierat behovet av ökad kapacitet för högre turtäthet Göteborg – Kungsbacka. Trafikverket bedömde då ett behov av kapacitetsförstärkning genom utbyggnad av befintlig järnväg till fyra spår, åtminstone på delar av sträckan. Trafikverket förde fram sträckorna Almedal – Mölndal och Lindome–Kungsbacka som särskilt viktiga för den fyrspårsutbyggnad som är nödvändig för att kunna öka tågtrafiken i den omfattning som förutspås längs stråket.

Förutsatt att Trafikverket även vid avslutad åtgärdsvalsstudie för Göteborg - Varberg gör bedömningen att investering i fyrspår mellan Almedal – Mölndal är nödvändig för ökad kapacitet och robusthet på Väst kustbanan mellan Göteborg – Kungsbacka/Varberg så blir därmed jämförelsen mellan alternativen Raka vägen och via Mölndal haltande ur ett ekonomiskt perspektiv. Detta utifrån att kostnaden på 4 – 6 mdkr för Almedal – Mölndal nu enbart belastar projekt Göteborg – Borås. Om Trafikverket gör bedömningen att fyrspårsutbyggnad Almedal - Mölndal behövs för Väst kustbanan så bör det också göras en jämförelse avseende investeringsvolym mellan alternativ Raka vägen Almedal – Landvetter flygplats och korridorerna för Mölndals station – Landvetter flygplats, där investeringsvolymen för Almedal – Mölndal istället belastar en nödvändig utbyggnad av Väst kustbanan.

Stadsledningskontoret delar Trafikverkets bedömning att alternativen via Mölndal främjar den lokala och regionala utvecklingen i större utsträckning än Raka vägen.

Stadsledningskontoret noterar också Trafikverkets påpekade att de samhällsekonomiska beräkningarna utgår från nuvarande förutsättningar och prognoser för resande, vilket innebär att det inte tagits någon hänsyn till den potential för ökat resande som kan finnas kopplat till Mölndals station, efter att den nya järnvägen har byggts. Om sådana effekter inkluderades i kalkylen är det möjligt att resultatet skulle komma att ändras.

Trafikverket framför också att utan en station i Mölndal på den nya stambanan riskerar den starka utvecklingen av nya arbetsplatser och bostadsområden i Mölndal och Göteborg att bromsas in. En utbyggd station i Mölndal kommer att avlasta Västlänken och Göteborg C, vilket bedöms ge fördelar för Göteborgsregionen, Boråsregionen och Hallandsregionen.

Stadsledningskontoret bedömer att det är mycket viktigt att Trafikverket tar hänsyn till den utveckling av arbetsplatser och bostäder som sker i Mölndal och sydvästra Göteborg vid valet av korridor för Almedal – Landvetter flygplats.

Stationsläge Landvetter flygplats och Borås

Avseende korridorsval öster om Mölndals station till Landvetter flygplats och vidare mot Borås bedömer stadsledningskontoret att dialogen om lämpliga korridorer primärt behöver tas mellan berörda kommuner och Trafikverket. Stadsledningskontoret ser dock att Göteborgs Stad i sammanhanget bör framföra vikten av placeringen av stationslägen vid Landvetter flygplats och Borås.

Likt i samråd 1 ser stadsledningskontoret fortsatt att Trafikverket i samverkan med Borås Stad behöver nå fram till en lösning som ger ett centralt eller centrumnära stationsläge för den nya stambanan. Ett stationsläge som uppfattas som en attraktiv start- eller målpunkt för resenärerna är nödvändigt för att nå en överflyttning av resenärer från bil och buss till tåg, vilket skulle minska belastningen på Rv 40 in mot/ut från Göteborg i rusningstid, samt skapa positiva effekter för miljön.

Göteborgs Stad framförde i samråd 1 att Trafikverket behöver i samverkan med Swedavia säkerställa ett attraktivt stationsläge under Landvetter flygplats. Utifrån Stadens egna tidigare samrådssvar samt Swedavias tidigare samrådssvar om behovet av ett centralt stationsläge i förhållande till flygplatsens terminal för en överflyttning från bil till tåg bedömer stadsledningskontoret att alternativ L7 bör utgå. Bedömningen baseras på att alternativ L7 innebär att anlägga en station cirka 1,2 kilometer öster om befintlig terminalbyggnad, vilket inte kan anses vara ett attraktivt, centralt beläget stationsläge.

Som framfört i samråd 1 ser Stadsledningskontoret det fortsatt som positivt 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. Stadsledningskontoret ser att detta skulle möjliggöra en effektivare pendling från/till bland annat Mölnlycke med tåg, vilket i sin tur bidrar till att minska trängseln på Rv 40 in mot Göteborg.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Stadsledningskontoret har tillsammans med miljöförvaltningen gjort bedömningen att det inte finns några tillkommande synpunkter på samrådsunderlaget avseende miljökonsekvensbeskrivningen, utan att de synpunkter Göteborgs Stad framförde i samråd 1 avseende miljöpåverkan fortsatt behöver beaktas av Trafikverket i det fortsatta arbetet.

Uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg

Trafikverket har i en första delredovisning av uppdraget bland annat framfört att den systemutformning som Sverigeförhandlingen tidigare tagit fram behöver ses över och omprövas avseende både antal stationer och stationslägen, om investeringsramen på 205

mdkr ska kunna hållas. Stadsledningskontoret konstaterar att Trafikverket sedan tidigare redan omprövat Sverigeförhandlingens systemutformning för de nya stambanorna, då Trafikverket vid två tillfällen efter Sverigeförhandlingens avslut pekat ut Mölndal som stationsort för ny stambana Göteborg – Borås, vilket Sverigeförhandlingen inte gjorde. Stadsledningskontoret ser dock en risk att pågående uppdrag kan komma att ompröva Mölndal som stationsort samt pröva externa stationslägen vid Landvetter flygplats och Borås, vilket skulle leda till minskad regional nytta och minskad överflyttning från vägtransporter till järnväg i stråket Göteborg – Borås.

Stadsledningskontoret ser därmed att det är viktigt att regeringsuppdraget till Trafikverket att utreda nya stambanor inom en total investeringsram på 205 mdkr, i 2017 års prisnivå, också tar hänsyn till de regionala nyttor som potentiellt kan skapas med den nya stambanan mellan Göteborg – Borås. I detta vill stadsledningskontoret återigen trycka på behovet av att välja en korridor via Mölndal, centralt stationsläge vid Landvetter flygplats samt centralt eller centrumnära stationsläge i Borås.

Magnús Sigfússon

Eva Hessman

Direktör Samhälle och omvärld

Stadsdirektör

Enligt sändlista

Diariet

Samrådsremiss för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor i Göteborg Stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Bollebygds kommun, Marks kommun och Borås Stad, Västra Götalands län

Trafikverket Region Väst har tagit fram en samrådshandling för lokaliseringstudning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor i Göteborg Stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Bollebygds kommun, Marks kommun och Borås Stad, Västra Götalands län.

Lokaliseringstudningen beskriver våra förslag på möjliga korridorer och stationslägen för den nya järnvägen och på alternativ som vi utrett men som vi föreslår väljs bort. Vi vill också ha synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning.

Samrådet syftar till att ge och få information. Syftet är att allmänheten såväl som myndigheter och organisationer ska kunna bidra med sin kunskap om förhållanden som är viktiga att ta hänsyn till i arbetet. Efter denna remiss arbetar vi vidare med handlingarna med stöd av inkomna synpunkter. Synpunkterna kommer sammanställas i en samrådsredogörelse.

Vi vill få in synpunkter och yttranden på samrådshandlingen **senast den 2020-11-06**. Synpunkter skickas via e-post till investeringsprojekt@trafikverket.se eller till Ärendemottagningen, Investering, Box 810, 781 28 Borlänge. Ange ärendenummer TRV 2019/1823.

Samrådshandlingen finns tillgänglig på Trafikverkets webbplats www.trafikverket.se/goteborg-boras under Dokument i menyn.

Samrådshandlingen består av följande dokument:

- Lokaliseringstudning, daterad 2020-09-09
- Miljökonsekvensbeskrivning, daterad 2020-09-09 med bilaga kulturarvsanalys
- Landskapskaraktärsanalys, daterad 2020-09-09

På webbplatsen finns också en interaktiv karta där samrådshandlingen är sammanfattad. På webbplatsen finns även en planläggningsbeskrivning, daterad 2020-08-31, som beskriver den fortsatta planläggningen och kommande samråd.

Ange gärna i ert yttrande om ni inte önskar att delta i fortsatta samråd för planläggning av ny järnväg mellan Göteborg–Borås.

Vid eventuella frågor kontakta Josefin Axelsson, delprojektledare, 010 123 15 09.

Med vänlig hälsning,

Malin Odenstedt Lindhe och Jan Johansson, projektledare

Bilagor:

1. Sändlista
-

Projekt Göteborg-Borås samrådsrets vid samråd 2

Information om samrådet skickades med e-mejl till nedan angiven sändlista.

Den som ska bygga järnväg ska 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. Om järnvägen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska samråd också ske med de övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Länsstyrelsen Västra Götalands län fattade beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan den 2020-07-27 och samråd ska därför ske med utökad samrådsrets.

Samråd 2 redovisar förslag till möjliga korridorer och stationslägen för den nya järnvägen och på alternativ som är utredda men som valts bort. Samrådet innefattar även en möjlighet att lämna synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning.

Projektets samrådsrets vid samråd 2 utgörs av:

Samrådsrets i samråd 2
Berörd länsstyrelse
Länsstyrelsen i Västra Götalands län
Berörda kommuner
Bollebygds kommun
Borås Stad
Göteborgs Stad
Härryda kommun
Marks kommun
Mölnåls stad
Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund
Västra Götalandsregionen
Göteborgsregionens kommunalförbund
Borås regionen- Sjuhärads kommunalförbund



Räddningstjänsten Storgöteborg
Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund
Statliga förvaltningsmyndigheter
Arbetsmiljöverket
Bergsstaten
Boverket
Elsäkerhetsverket
Energimyndigheten
Fortifikationsverket
Försvarmakten
Havs- och vattenmyndigheten
Jordbruksverket
Kammarkollegiet
Kemikalieinspektionen
Lantmäteriet
Livsmedelsverket
Luftfartsverket
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
Naturvårdsverket
Polisen
Post- och telestyrelsen
Riksantikvarieämbetet
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 Tågföretagen
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
Swedegas
Vattenfall
Organisationer och föreningar
Akademiplatsen AB
Borås City
Borås Flygplatsförening
Borås TME
Botaniska föreningen i Göteborg
Fastighetsägarna Borås



Funktionsrätt Västra Götaland
Förening Mölndal Kvarnby
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
<ul style="list-style-type: none">Mölnalds Naturskyddsförening
<ul style="list-style-type: none">Naturskyddsföreningen i Borås
<ul style="list-style-type: none">Naturskyddsföreningen i Göteborg
<ul style="list-style-type: none">Naturskyddsföreningen i Härryda
<ul style="list-style-type: none">Naturskyddsföreningen i Mark
Fågelföreningar
<ul style="list-style-type: none">Göteborgs ornitologiska förening
<ul style="list-style-type: none">Marks Fågelklubb
<ul style="list-style-type: none">Sveriges Ornitologiska Förening
<ul style="list-style-type: none">Västergötlands ornitologiska förening
Fiskevårdsförbund
<ul style="list-style-type: none">Borås-Öresjö FVOF
<ul style="list-style-type: none">Bosjöns fvof
<ul style="list-style-type: none">Gesebolssjöns fvof
<ul style="list-style-type: none">Ingsjöarna & Oxsjöns FVO
<ul style="list-style-type: none">Mölnaldsåns fiskevårdsförening
<ul style="list-style-type: none">Sandsjön-Buasjöns fvof



<ul style="list-style-type: none">• Storån övre fvf
<ul style="list-style-type: none">• Surtans övre fvf
<ul style="list-style-type: none">• Viaredssjöns fvf
<ul style="list-style-type: none">• Västra Nedsjöns fvf
<ul style="list-style-type: none">• Östra Nedsjöns fvf
Vattenvårdsförbund:
<ul style="list-style-type: none">• Kungsbackaåns vattenvårdsförbund och vattenråd
<ul style="list-style-type: none">• Lygnerns vattenråd
<ul style="list-style-type: none">• Mölndalsåns vattenråd
<ul style="list-style-type: none">• Säveåns vattenråd
<ul style="list-style-type: none">• Viskans vattenråd
<ul style="list-style-type: none">• Ätrans vattenråd
Övriga
Fastighets AB Forsåker, Ikano Bostad
Handelskammaren i Jönköpings län
Kristdemokraterna Mölndal
Landvetter Södra Utveckling AB (LSUAB)
Länsstyrelsen Jönköping
Miljöpartiet de gröna i Härryda
MölnDala Fastighets AB
Region Halland
Region Jönköpings län
Ulricehamns kommun
Enskilda som särskilt berörs
För projekt Göteborg-Borås är det, på grund av utredningsområdets storlek, inte möjligt att identifiera vilka enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Samrådet med enskilda anses därför innefattas i samrådet med allmänheten.
Allmänhet

Trafikverket, ärendenummer TRV 2019/1823

Yttrande över samrådsremiss 2 för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor

Göteborgs Stad har fått en förfrågan från Trafikverket om att inkomma med synpunkter över samrådsremiss 2 för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor. Göteborgs Stad lämnar härmed enligt nedan stadens synpunkter på samrådshandlingen.

Samrådsremiss 2 för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor

Göteborgs Stad har gjort följande bedömningar avseende samrådsunderlaget för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor.

Val av sträckning Almedal – Landvetter flygplats

Tidigare beslut från Trafikverket

I oktober 2018 antog Trafikverket ett positionspapper som beskriver hur Trafikverket avser att driva det fortsatta arbetet med de nya stambanorna. I positionspapperet anges att Göteborg - Borås ska byggas för 250 km/h med ballasterat spår. För delen Göteborg - Borås pekas Mölndal, Landvetter flygplats och Borås ut som de stationsorter som är aktuella ur ett nationellt perspektiv. Inför samråd 1 för projekt Göteborg – Borås antog Trafikverket ett ställningstagande den 5 mars 2020 som beskriver hur Trafikverket ställer sig till ytterligare stationer på den nya stambanan för sträckan Göteborg – Borås, utöver Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. I detta ställningstagande bekräftar Trafikverket att korridorer ska utformas och prövas utifrån stationsorterna Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. Baserat på dessa två beslut från Trafikverket vill Göteborgs Stad ifrågasätta varför Trafikverket fortsatt väljer att ha kvar Raka vägen som alternativ i samråd 2.

Göteborgs Stad ställer sig bakom en sträckning via Mölndal. En sträckning via Mölndal är viktig utifrån att den fångar upp resenärer till/från Mölndal och sydvästra delarna av Göteborg, samt att det skapar bättre förutsättningar för resenärer från Halland att nå Landvetter flygplats via tåg. Göteborgs Stad ser också att ytterligare två spår mellan Almedal - Mölndal skapar en bättre robusthet för järnvägssystemet söderut i pendlingsstråket till Kungsbacka.

Social hållbarhet samt påverkan på stadsutveckling

Göteborgs Stad delar inte fullt ut den bedömning som görs av Trafikverket avseende social hållbarhet. Mölndalsåns dalgång är redan idag ett tungt kommunikationsstråk med E6/E20 och Väst kustbanan. Två tillkommande spår från Mölndal till Almedal kan komma att påverka fastigheter och därmed stadsbilden i Mölndalsåns dalgång. Trafikverket beskriver dock att eftersom passagen för alternativ Raka vägen genom Mölndalsåns dalgång är kortare så är påverkan av breddning därmed mindre. Trafikverket framför samtidigt i samrådsunderlaget att

alternativ Raka vägen innebär att ”I Almedal ansluter den nya järnvägen planskilt till Väst kustbanan och Västlänken, vilket kräver ett betydligt bredare spårrområde än idag. Befintlig bro för Kust till kustbanan över E6/E20 kommer att behöva flyttas och intrånget på angränsande fastigheter blir betydande.”

Göteborgs Stad ser att eftersom Trafikverket ännu inte färdigställt pågående spårutredning för alternativen Raka vägen och via Mölndal, så är det svårt att avgöra påverkan för kvarstående alternativ. Göteborgs Stad bedömer att alternativ Raka vägen kommer att innebära avsevärt fler tillkommande spår in mot Almedal än alternativen via Mölndal, vilket kan komma att innebära ett betydande intrång i fastigheter och därmed även ha en större påverkan på stadsbilden i området kring Almedal än alternativen via Mölndal.

Som Göteborgs Stad påpekade i samråd 1 präglas området kring järnvägsprojektet av en kraftig stadsutveckling både öster och väster om infrastrukturkorridoren. I Kallebäck pågår utbyggnad av den första etappen av en omvandling av det tidigare mejeriområdet och planering för kommande bostadsområden pågår. En föreslagen gång- och cykelbro förbinder Kallebäck med Grafiska vägen i höjd med ICA Maxi. Runt ICA Maxi finns intresse av att skapa en ny blandstad med verksamheter och bostäder vilket är tänkt att bli den södra änden av ett större stadsutvecklingsområde som sträcker sig till Liseberg i norr via Tändsticksfabriken, Almedahls och Lyckholms fabriker. De gamla industriområdena förtätas och omvandlas till levande blandstad med inslag av bostäder men med huvudsakligt fokus på kontor och verksamheter.

Göteborgs Stad anser att Trafikverket behöver beakta pågående och kommande stadsutveckling i området i planeringen av den nya järnvägen i sträckningen Almedal – Mölndal, i syfte att begränsa påverkan på stadsutvecklingen. Det är samtidigt viktigt för Staden att Trafikverket åstadkommer de två tillkommande spåren i Mölndalsåns dalgång, för kapacitetsförstärkning både söderut mot Kungsbacka samt den nya järnvägen mot Borås. Samverkan mellan Trafikverket och Staden är därför viktig för att möjliggöra både en god utformning av kommande spårrområde samt stadsutveckling i området.

Göteborgs Stad anser fortsatt att staten generellt behöver ta ett större ansvar för att motverka negativa effekter och möjliggöra en förtätning av staden så att det går att planera för stadsutveckling i närhet av stora trafikleder. Staden ser också ett behov av dialog mellan Staden och Trafikverket om åtgärder för minskade barriäreffekter för föreliggande projekt.

Ekologisk hållbarhet

Trafikverket framför att alternativ Raka vägen bedöms medföra större överflyttning från vägtrafik till resor med tåg än övriga alternativ. Göteborgs Stad ser dock att med den utveckling som sker av arbetsplatser och bostäder i Mölndal och sydvästra Göteborg så är ett stationsläge i Mölndal av stor vikt för att främja ett hållbart resande till och från berörda områden, samt för de resenärer som reser mellan exempelvis Halland och Landvetter flygplats.

Ekonomisk hållbarhet

Göteborgs Stad delar inte fullt ut Trafikverkets bedömningar avseende ekonomisk hållbarhet. Inledningsvis anser Staden att det är svårt att analysera Trafikverkets slutsatser avseende både investeringsvolym och samhällsekonomiska nyttor när Trafikverket ännu inte presenterat några summor avseende investeringsvolymen för de olika alternativen.

Trafikverket har tidigare genomfört en lokaliseringsutredning under 2016-2017 för sträckan Almedal-Mölnlycke, innan Trafikverket påbörjade ett omtag för ny järnväg Göteborg – Borås och uppstart av befintligt projekt. I den tidigare lokaliseringsutredningen bedömdes kostnaden för två tillkommande spår mellan Mölndal och Almedal till 4 – 6 mdkr. I lokaliseringsutredningen framförde Trafikverket också att fyra spår på sträckan Almedal – Mölndal bedöms ge tillräcklig kapacitet för både den nya stambanan och Väst kustbanan även om Väst kustbanan byggs ut till fyra spår hela vägen till Kungsbacka.

För närvarande bedriver Trafikverket en åtgärdsvalsstudie för stråket Göteborg – Varberg. Trafikverket har i en tidigare åtgärdsvalsstudie för Väst kuststråket, som genomfördes år 2013, identifierat behovet av ökad kapacitet för högre turtäthet Göteborg – Kungsbacka. Trafikverket bedömde då ett behov av kapacitetsförstärkning genom utbyggnad av befintlig järnväg till fyra spår, åtminstone på delar av sträckan. Trafikverket förde fram sträckorna Almedal – Mölndal och Lindome–Kungsbacka som särskilt viktiga för den fyrspårsutbyggnad som är nödvändig för att kunna öka tågtrafiken i den omfattning som förutspås längs stråket.

Förutsatt att Trafikverket även vid avslutad åtgärdsvalsstudie för Göteborg - Varberg gör bedömningen att investering i fyrspår mellan Almedal – Mölndal är nödvändig för ökad kapacitet och robusthet på Väst kustbanan mellan Göteborg – Kungsbacka/Varberg så blir därmed jämförelsen mellan alternativen Raka vägen och via Mölndal haltande ur ett ekonomiskt perspektiv. Detta utifrån att kostnaden på 4 – 6 mdkr för Almedal – Mölndal nu enbart belastar projekt Göteborg – Borås. Om Trafikverket gör bedömningen att fyrspårsutbyggnad Almedal - Mölndal behövs för Väst kustbanan så bör det också göras en jämförelse avseende investeringsvolym samt samhällsekonomiska nyttor mellan alternativ Raka vägen Almedal – Landvetter flygplats och korridorerna för Mölndals station – Landvetter flygplats, där investeringsvolymen för Almedal – Mölndal istället belastar en nödvändig utbyggnad av Väst kustbanan.

Göteborgs Stad delar Trafikverkets bedömning att alternativen via Mölndal främjar den lokala och regionala utvecklingen i större utsträckning än Raka vägen. Staden noterar också Trafikverkets påpekade att de samhällsekonomiska beräkningarna utgår från nuvarande förutsättningar och prognoser för resande, vilket innebär att det inte tagits någon hänsyn till den potential för ökat resande som kan finnas kopplat till Mölndals station, efter att den nya järnvägen har byggts. Om sådana effekter inkluderades i kalkylen är det möjligt att resultatet skulle komma att ändras.

Trafikverket framför också att utan en station i Mölndal på den nya stambanan riskerar den starka utvecklingen av nya arbetsplatser och bostadsområden i Mölndal och Göteborg att

bromsas in. En utbyggd station i Mölndal kommer att avlasta Västlänken och Göteborg C, vilket bedöms ge fördelar för Göteborgsregionen, Boråsregionen och Hallandsregionen.

Göteborgs Stad bedömer att det är mycket viktigt att Trafikverket tar hänsyn till den utveckling av arbetsplatser och bostäder som sker i Mölndal och sydvästra Göteborg vid valet av korridor för Almedal – Landvetter flygplats.

Stationsläge Landvetter flygplats och Borås

Avseende korridorsval öster om Mölndals station till Landvetter flygplats och vidare mot Borås anser Göteborgs Stad att dialogen om lämpliga korridorer primärt behöver tas mellan berörda kommuner och Trafikverket. Göteborgs Stad vill dock i sammanhanget framföra vikten av placeringen av stationslägen vid Landvetter flygplats och Borås.

Likt i samråd 1 ser Göteborgs Stad fortsatt att Trafikverket i samverkan med Borås Stad behöver nå fram till en lösning som ger ett centralt eller centrumnära stationsläge för den nya stambanan. Ett stationsläge som uppfattas som en attraktiv start- eller målpunkt för resenärerna är nödvändigt för att nå en överflyttning av resenärer från bil och buss till tåg, vilket skulle minska belastningen på Rv 40 in mot/ut från Göteborg i rusningstid, samt skapa positiva effekter för miljön.

Göteborgs Stad framförde i samråd 1 att Trafikverket behöver i samverkan med Swedavia säkerställa ett attraktivt stationsläge under Landvetter flygplats. Utifrån Stadens egna tidigare samrådssvar samt Swedavias tidigare samrådssvar om behovet av ett centralt stationsläge i förhållande till flygplatsens terminal för en överflyttning från bil till tåg bedömer Göteborgs Stad att alternativ L7 bör utgå. Bedömningen baseras på att alternativ L7 innebär att anlägga en station cirka 1,2 kilometer öster om befintlig terminalbyggnad, vilket inte kan anses vara ett attraktivt, centralt beläget stationsläge.

Som framfört i samråd 1 ser Göteborgs Stad det fortsatt som positivt 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. Göteborgs Stad ser att detta skulle möjliggöra en effektivare pendling från/till bland annat Mölnlycke med tåg, vilket i sin tur bidrar till att minska trängseln på Rv 40 in mot Göteborg.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Göteborgs Stad gör bedömningen att det inte finns några tillkommande synpunkter på samrådsunderlaget avseende miljökonsekvensbeskrivningen, utan att de synpunkter Göteborgs Stad framförde i samråd 1 avseende miljöpåverkan fortsatt behöver beaktas av Trafikverket i det fortsatta arbetet.

Uppdrag angående nya stambanor för höghastighetståg

Göteborgs Stad vill i sammanhanget framföra vikten av att regeringsuppdraget till Trafikverket att utreda nya stambanor inom en total investeringsram på 205 mdkr, i 2017 års prisnivå, också tar hänsyn till de regionala nyttor som potentiellt kan skapas med den nya stambanan mellan Göteborg – Borås. I detta vill Göteborgs Stad återigen trycka på behovet av att välja en korridor via Mölndal, centralt stationsläge vid Landvetter flygplats samt centralt eller centrumnära stationsläge i Borås.

Göteborgs kommunstyrelse