

**Yttrande**

Sverigedemokraterna



Datum 2020-04-17

Ärende nr 4.4

## **Yttrande angående – Samråd 1 för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor.**

### **Yttrandet**

Göteborg är hårt drabbat av trängsel, staden kommer vara hårt belastad och ha fler flaskhalsar i framtiden än i dag, både på vägar och spårvägar.

Resor och transporter är en viktig del av ett fungerande samhälle. Infrastrukturen måste erbjuda korta restider vilket skapar en förbättrad rörlighet på arbetsmarknaden.

Antalet personer som arbetar i en annan kommun än där de bor ökar snabbare än antalet personer som bor och arbetar i samma kommun.

Välutvecklade, hållbara och kostnadseffektiva transportsystem är nödvändiga. Vägar, broar, cykel- och gångvägar, spårvägar, busshållplatser och allt annat som behövs i en stad, är en förutsättning för medborgarnas välbefinnande, för handelns och industrins tillväxt samt för samhällets utveckling.

Det är inte asfalt, räls eller ledningar som står i fokus utan hur människor använder dem för att resa, kommunicera och driva företag. Människor måste smidigt, hållbart och kostnadseffektivt kunna transportera sig mellan boende och arbetsplatser. Varor och tjänster måste flöda så fritt som möjligt.

Ett antal stora projekt i staden har uppvisat alltför optimistiska projektkonomier. I tider som denna är det extra viktigt att säkerställa god ekonomisk hushållning med skattemedlen. Varje satsad skattekrone ska ge den bästa lösningen för de människor som bor och arbetar i staden.

Från Sverigedemokraternas sida har vi hela tiden varit tydliga – satsa på vår befintliga järnvägsinfrastruktur och se till att den är i toppskick innan vi ens börjar prata höghastighetståg.

## Tilläggsyrkande ang Samråd1 för ny järnväg Göteborg – Borås

Förslag till beslut, i kommunstyrelsen:

Tjänsteutlåtandet bifalles, och yttrandet kompletteras med följande:

1. Utredningen bör även belysa kostnad och nytta av järnväg för 250 km/h för utökad regionalt resande Göteborg-Jönköping, samt möjlighet för godstransporter.
2. Som referensalternativ bör kostnad och restider vid enbart partiell utbyggnad av Kust till Kustbanan redovisas.
3. Utredningskorridoren bör utökas för att inte utesluta en alternativ dragning mellan Mölndal och Gårdatunneln.
4. Restiden för Göteborg-Borås på 36 minuter ger otillräcklig restidsförbättring jämfört med idag. Ett trafikeringsalternativ med fler tåg direkt till Lisebergsstationen bör redovisas.

### Yrkandet

Järnväg Göteborg-Borås har utretts i 20 år utan att vi kommit närmare ett förverkligande. Demokraterna är i grunden positiva till järnväg på sträckan, men den har tidigare visat sig vara såväl mycket dyr, kraftigt olönsam liksom klimatnegativ. Vi välkomnar därför åtgärdsvalsstudien med kapacitetsförbättringar på Kust till kust-banan.

När nu utredningen startar om, till en kostnad om hundratals miljoner, är det viktigt att den görs grundligt. Tidigare utredningar från höghastighetsprojektet visar på nyttor främst för det regionala resandet. Det bör därför belysas om en järnväg hela vägen till Jönköping kan ge bättre totalekonomi, samt om den kan användas för godstransporter. En koppling till järnvägen mellan Stockholm och Malmö kan ge trafikeringsmöjligheter i relationen Göteborg-Linköping-Norrköping (-Stockholm).

Restiden Göteborg-Borås klarar fortfarande inte den önskade gränsen på 35 minuter. Det bör därför övervägas om fler regiontåg kan gå direkt till Knutpunkt Lisebergsstationen och Göteborg C utan att ta omvägen via Haga där resandeunderlaget är marginellt.

I föregående samrådsunderlag (2016) framgick även att det är oerhört komplicerat att bygga fyrspar mellan Mölndal och Almedal. En alternativ sträckning bör därför inte uteslutas i detta tidiga skede.

**Yrkande**  
2020-04-17

(MP, V)

## **Ändringsyrkande angående samråd 1 för ny järnväg mellan Göteborg–Borås**

### **Förslag till beslut**

I kommunstyrelsen:

att kommunstyrelsens yttrande över samrådsremiss för ny järnväg mellan Göteborg–Borås ändras enligt följande:

1. Meningen “Järnvägsuppkopplingen till Landvetter flygplats skapar bättre förutsättningar för fler internationella direktdestinationer till och från flygplatsen, vilket är viktig för Göteborg som attraktiv destination för både näringsliv och turism.”  
byts ut till:  
“Järnvägsuppkopplingen till Landvetter skapar mycket bättre förutsättningar för ett hållbart resande för de som ska till och från flygplatsen.”
2. Under rubriken Miljöpåverkan / Naturmiljö lägger till:  
“Det är viktigt att Trafikverket sätter upp höga mål för att kraftfullt minska klimatpåverkan vid bygget av järnvägen redan från start.”

### **Yrkande**

Vi rödgrönrosa partier ser fram emot att arbetet med den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås nu börjar konkretiseras. Den är oerhört viktig för den omfattande pendling som sker i båda riktningarna mellan Västsveriges två största städer.

Yttrandet över samrådsremissen ser vi i stor som bra. Men vi vill förtydliga några klimataspekter.

Vi vill inte att järnvägen innebär att allt fler flyger, när vi i själva verket av klimatskäl behöver minska flygandet.

Järnvägsbygget ska ske så hållbart som möjligt med låg klimatpåverkan. Bygget kommer att ske relativt många år framåt i tiden. Då utgår vi från att tekniken med fossilfri framställning av betong respektive stål har kommit långt. Därmed minskar klimatpåverkan kraftigt.

Stora infrastrukturprojekt som det offentliga står bakom ska givetvis gå först och ställa höga krav på hållbart byggande. Inte minst i perspektivet att Sverige 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, med etappmål 2030 och 2040. I det perspektivet vill vi att Trafikverket pressar på för att klimatpåverkan blir mycket låg under byggtiden.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2020-03-30

Diarienummer 0637/19

**Handläggare**

Fredrik Nielsen

Telefon: 031-368 01 80

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

## Samrådsremiss 1 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 6 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, översänds till Trafikverket.

### Sammanfattning

Göteborgs Stad har den 12 mars 2020 fått en förfrågan från Trafikverket om att inkomma med synpunkter på samrådsremiss för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor. Samrådssvar ska vara Trafikverket tillhanda senast 4 maj 2020. Göteborgs Stad har fått förlängd svarstid för att kunna behandla ärendet senast på kommunstyrelsens sammanträde den 6 maj 2020. Samrådet är det första av totalt tre samråd som Trafikverket planerar, där samråd 1 behandlar underlag inför Länsstyrelsens kommande beslut om betydande miljöpåverkan. Ärendet hanterar också svar på Trafikverkets ställningstagande om nya stambanor, delen Göteborg – Borås.

Stadsledningskontoret lyfter ett antal aspekter i förslaget till stadens yttrande på samrådsunderlaget som Trafikverket bör beakta i det kommande arbetet avseende bland annat naturmiljö, klimatpåverkan under såväl byggskedet som vid färdigställande av järnvägen, ljudmiljö, barriäreffekter, möjligheter till och påverkan på stadsutveckling samt koppling till framtida infrastrukturåtgärder i berört område.

I förslaget till yttrande framhålls också att Göteborgs Stad delar den bedömning som Trafikverket gjort i att den nya stambanan fortsatt ska planeras utifrån stationslägen i Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. Staden bedömer också att det är viktigt att säkerställa attraktiva stationslägen i Borås och under Landvetter flygplats. 35-minutersmålet mellan Göteborgs C - Borås är viktig för att nå önskade effekter avseende förstärkt arbetsmarknadsregion och överflyttning från andra trafikslag till tåg.

Stadsledningskontoret ser positivt på 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. Detta skulle möjliggöra en effektivare pendling med tåg från och till bland annat Mölnlycke.

## 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 – Borås. En mer exakt kostnad kommer att kunna presenteras av Trafikverket under kommande samråd.

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.

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

Stadsledningskontoret bedömer att Göteborgs Stad ej ska belastas 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 – Borås väntas ge positiva effekter för miljön, utifrån en överflyttning från andra trafikslag till tåg i stråket Göteborg – Borås.

Den största delen av 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.

Trafikverket kommer i kommande lokaliseringsutredning 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.

## Bedömning ur social dimension

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

## Bilagor

1. Samrådsremiss från Trafikverket för ny järnväg mellan Göteborg - Borås, en del av nya stambanor
2. Trafikverket, PM kapacitetsutredning kopplingspunkt Mölnlycke
3. Trafikverket, PM tillkommande stationsorters påverkan på tidtabellstider Göteborg – Borås
4. Västra Götalandsregionen, PM effekter av tillkommande stationsorter med avseende på resande
5. Trafikverkets ställningstagande för nya stambanor, delen Göteborg – Borås
6. Stadsledningskontorets förslag till yttrande till Trafikverket

## Ärendet

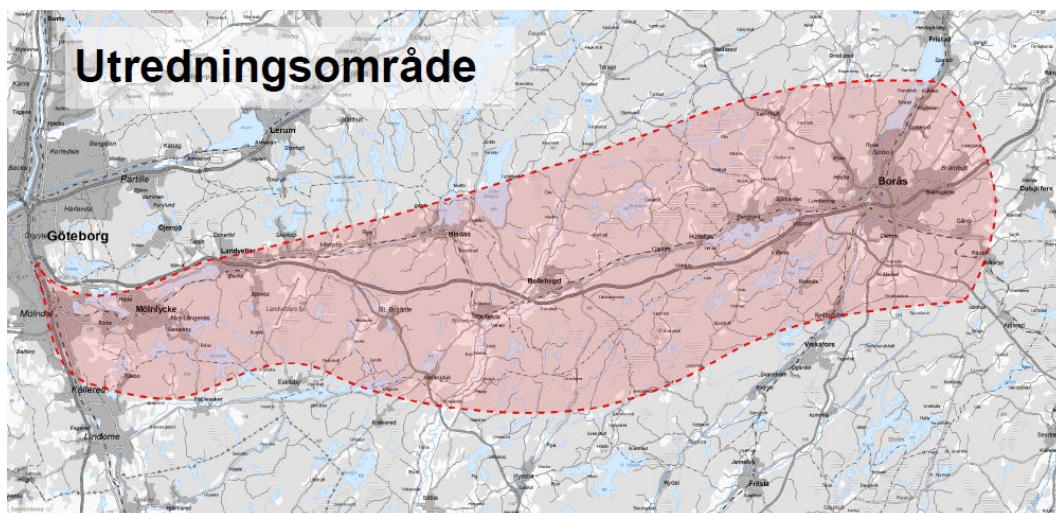
Göteborgs Stad har den 12 mars 2020 fått en förfrågan från Trafikverket om att inkomma med synpunkter på samrådsremiss för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor. Föreliggande samråd behandlar underlag för beslut om betydande miljöpåverkan och är det första av totalt tre samråd som Trafikverket planerar. Ärendet hanterar också svar på Trafikverkets ställningstagande om nya stambanor – delen Göteborg – Borås.

Föreliggande samrådssvar har tagits fram i samverkan med miljöförvaltningen, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och fastighetskontoret. 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. Samrådssvar ska vara Trafikverket tillhanda senast 4 maj 2020. Göteborgs Stad har fått förlängd svarstid för att kunna behandla ärendet senast på kommunstyrelsens sammanträde den 6 maj 2020. Beslut vid kommunstyrelsens sammanträde 6 maj behöver ske med omedelbar justering.

## Beskrivning av ärendet

Trafikverket har tagit fram ett samrådsunderlag inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor. Samrådet är det första av totalt tre samråd som Trafikverket planerar, där kommande samråd bland annat behandlar kommande lokaliseringstudier som konkretiserar var järnvägen ska gå inom det nu befintliga utredningsområdet. Samrådsunderlaget beskriver förutsättningar och hur den nya järnvägen påverkar miljön på ett övergripande plan. Trafikverket vill samtidigt ta del av kunskaper om förutsättningar för det fortsatta arbetet med lokaliseringstudien.

Utredningsområdet berör sammantaget de sex kommunerna Göteborg, Mölndal, Härryda, Bollebygd, Mark och Borås. Utredningsområdet är framtaget så att alla korridorer från tidigare utredningar ska inrymmas. Därutöver har området vidgats så att nya möjliga kombinationer mellan Almedal och Landvetter flygplats respektive mellan Landvetter flygplats och Borås ska kunna innefattas. Utredningsområdet ska även möjliggöra att externa stationslägen kan prövas vid samtliga stationsorter.



Figur 1, utredningsområde för projekt Göteborg - Borås

För Göteborgs del är nuvarande utredningsområde geografiskt relativt avgränsat. Stadsledningskontoret har därför i samverkan med ovan nämnda förvaltningar kunnat vara relativt specifika i förslaget till yttrande avseende påverkan på berört område i Göteborg.

Föreliggande samrådsunderlag för också fram ett antal projektmål som bland annat innefattar att:

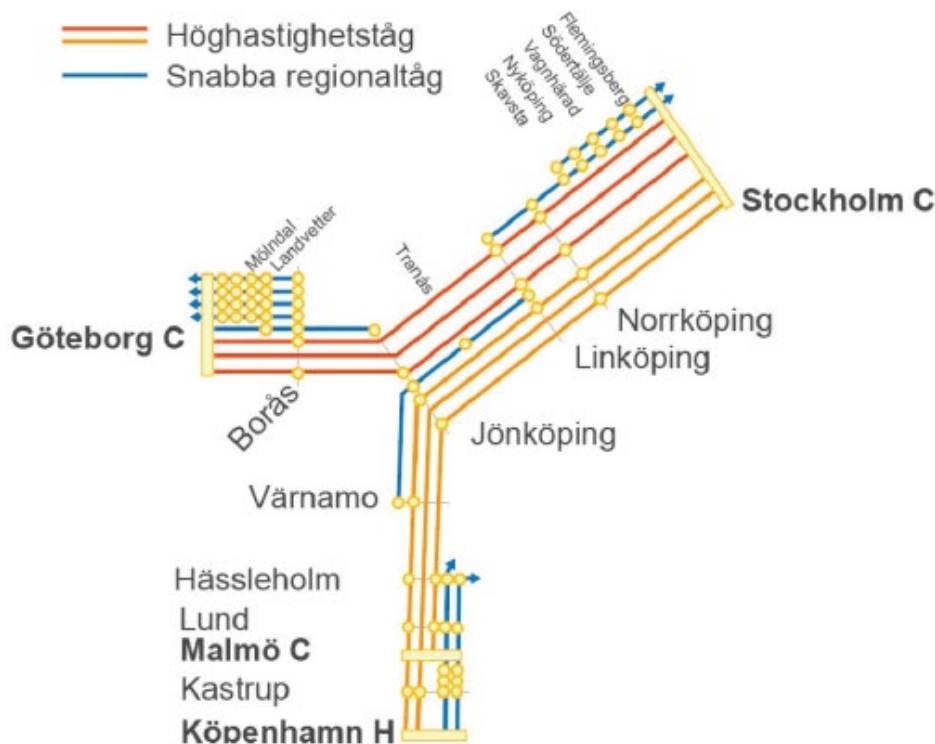
- Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ska kunna trafikeras av minst 8 tåg per timme och riktning under högtrafik. Av dessa ska minst 3 vara höghastighetståg, varav minst 2 ska kunna stanna på Station Borås. Återstående tåg ska vara snabba regionaltåg som ska kunna stanna på Station Borås.
- Den nya järnvägen ska möjliggöra en restid mellan Stockholm och Göteborg på 2 timmar och 5 min (med direkttåg).
- Den nya järnvägen ska möjliggöra en restid mellan Göteborg C och Station Borås på 35 minuter med snabba regionaltåg som går via Västlänken och stannar vid alla mellanliggande stationer.

Enligt angiven referenstrafik från övergripande programkrav för nya stambanor ska den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås dimensioneras för åtta tåg per timme och riktning (se figur 2 nedan). Referenstrafiken utgörs av:

- Tre höghastighetståg varav: ett direkttåg Göteborg C-Stockholm, ett tåg Göteborg C-Borås-Linköping-Norrköping-Stockholm ett tåg Göteborg C-Borås-Jönköping-Linköping-Norrköping-Stockholm
- Fyra snabba regionaltåg som går via Västlänkens tre stationer i Göteborg-Mölndal-Landvetter flygplats-Borås
- Ett snabbt regionaltåg Göteborg C-Landvetter flygplats-Borås-Jönköping.

Referenstrafiken omfattar två olika tågtyper, HH320 (höghastighetståg) och Reg250 (snabba regionaltåg). HH320 innebär upp till 400 meter långa tåg med topphastighet på 320 km/h. Reg250 innebär upp till 250 meter långa tåg med topphastighet på 250 km/h.

För att säkerställa att anläggningen även kan hantera en eventuell större resandeefterfrågan ställs även krav på att två stycken 400 meter långa tåg ska kunna avgå med fyra minuters mellanrum från samma station, utan att hindra varandras framfart.



Figur 2, referenstrafik för nya stambanor, antal tåg per timme och riktning under högtrafik

Samrådsunderlaget som helhet återfinns på Trafikverkets hemsida:

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

### Tidigare utredningar och beslut

Sträckan Göteborg – Borås har i tidigare projekt varit uppdelad i tre delsträckor; Almedal – Mölnlycke, Mölnlycke – Bollebygd samt Bollebygd – Borås.

För sträckan Mölnlycke-Bollebygd finns en järnvägsutredning med en beslutad korridor från år 2007. En järnvägsplan påbörjades år 2015, men avbröts två år senare. Orsaken var den nya inriktningen att lokalisera projekt Göteborg – Borås som en sammanhållen sträcka mellan Almedal och Borås, som nu är grunden för aktuellt projekt och föreliggande samråd.

För sträckorna Almedal-Mölnlycke och Bollebygd-Borås har det genomförts lokaliseringsutredningar som färdigställdes år 2016. Trafikverket fattade emellertid inget beslut om val av lokalisering, innan omtaget för projektet gjordes under 2017/2018. Göteborgs kommunstyrelse har tidigare avgett ett remissvar för staden avseende lokaliseringsutredningen för Almedal – Mölnlycke (2017-03-01, § 171), där Göteborgs Stad bland annat tydligt förordade en sträckning via Mölnådal för den kommande järnvägsbyggnaden.



I maj 2018 beslutade regeringen om nationell plan för transportsystemet 2018-2029 där Göteborg-Borås finns med som namngivet objekt med byggstart under senare delen av planperioden, med för närvarande en finansiering på 3 777 mnkr. Trafikverket arbetar utifrån en planering som skulle möjliggöra en byggstart under perioden 2025 – 2027.

Det framgår av nu föreliggande samrådsunderlag att Trafikverket ser att de tidigare utredningarna utgör ett viktigt kunskapsunderlag för den nuvarande utredningen. Sträckningen Göteborg – Borås ingick också i regeringsuppdraget Sverigeförhandlingen som pågick under åren 2014-2017, där en del av uppdraget var att föreslå en möjlig utbyggnad av nya höghastighetsjärnvägar mellan Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö.

### **Nya projektet för ny stambana, delen Göteborg – Borås**

I oktober 2018 antog Trafikverket ett positionspapper som beskriver hur Trafikverket avser att driva det fortsatta arbetet med nya stambanor för höghastighetståg. De nya stambanorna ska vara dubbelspåriga järnvägar för persontrafik i högre hastigheter. 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. Vidare anges att ytterligare stationsorter endast kan accepteras om det kan lösas utan att medföra oacceptabelt stora störningar för den genomgående trafiken, samt om erforderlig medfinansiering finns. Anledningen till att Göteborg ej omnämns som stationsort är att projektet formellt börjar vid Almedal, där projekt Västlänken slutar.

I februari 2019 tog Trafikverket och Västra Götalandsregionen tillsammans fram ett samverkansdokument med syftet att klargöra vilka förutsättningar som ska gälla för det fortsatta arbetet med Göteborg-Borås när det gäller stationsorter, där det framgick att stationer vid Mölnlycke, Landvetter Södra och Bollebygd ska prövas utifrån nya stambanors ändamål och trafikering. Parterna var också överens om att en åtgärdsvalsstudie för stråket Göteborg-Borås ska genomföras.

Utifrån Trafikverkets positionspapper och samverkansdokumentets skrivningar kring den prövning som skulle göras av eventuellt tillkommande stationsorter har Trafikverket och Västra Götalandsregionen genomfört tre utredningar:

- PM kapacitetsutredning kopplingspunkt Mölnlycke (Trafikverket, bilaga 2)
- PM tillkommande stationsorters påverkan på tidtabellstider Göteborg – Borås (Trafikverket, bilaga 3)
- PM effekter av tillkommande stationsorter med avseende på resande (Västra Götalandsregionen, bilaga 4)

### **PM kapacitetsutredning kopplingspunkt Mölnlycke**

Under projektet har Västra Götalandsregionen inkommit med förslag om ett förstärkningsalternativ som skulle innebära förstärkningar på den befintliga Kust-till-kustbanan mellan Göteborg – Borås. Förstärkningsalternativet innefattar bland annat en tillkommande kopplingspunkt mellan befintlig bana i Mölnlycke och den nya stambanan strax öster om Mölndal.

Genom en kopplingspunkt på den nya banan med anslutning till Mölnlycke station och möjlighet att fortsätta längs befintlig Kust-till-kustbana kan trafik tillföras som tillgodoser de befintliga stationsorterna Mölnlycke, Hindås, Rävlanda, Bollebygd och Sandared. Med

en ny station i Landvetter tätort/C på Kust-till-kustbanan kan även Landvetter Södra trafikförsörjas via befintlig banan (med bussmatning mellan Landvetter C och Landvetter södra).



Figur 3, skiss över kopplingspunkt mellan befintliga kust-till-kustbanan vid Mölnlycke och nya stambanan strax öster om Mölndal.

Västra Götalandsregionens målsättning är att förstärkningsalternativet ska innebära att den befintliga kust-till-kustbanan klarar av kvartstrafik till Landvetter C och halvtimmetrafik till Borås.

Kopplingspunkten skapar också förutsättningar för att de persontåg som trafikerar befintliga kust-till-kustbanan på ovan nämnda stationer kan föras in i Västlänken via de fyra spåren Mölndal-Almedal, som getts som en förutsättning för analysen.

Sammanfattningsvis är det kapacitetsmässigt möjligt att framföra höghastighetsbanans referenstrafik samt ytterligare 4 tåg till och från en kopplingspunkt till Mölnlycke under förutsättning att Mölndals nedre station kan utformas enligt någon av de föreslagna spårlösningarna i rapporten.

Utredning för förstärkningar på befintliga kust-till-kustbanan mellan Göteborg – Borås, samt den föreslagna kopplingspunkten ingår nu i pågående åtgärdsvalsstudie för stråket Göteborg – Borås, som Trafikverket parallellt bedriver med pågående projekt för ny stambana Göteborg – Borås. Pågående åtgärdsvalsstudie har som syfte att studera vad som kan behöva åtgärdas på befintligt transportsystem i stråket Göteborg-Borås när den nya stambanan mellan Stockholm och Göteborg byggs ut. Studien är trafikslagsövergripande och behandlar såväl person- som godstransporter. Stråket Göteborg-Borås omfattar väg 27/40 och Kust-till-kustbanan. Åtgärdsvalsstudien beräknas kunna skickas ut på remiss i december 2020.

### **PM tillkommande stationsorters påverkan på tidtabellstider Göteborg – Borås**

I PM tillkommande stationsorters påverkan på tidtabellstider Göteborg – Borås har Trafikverket utrett påverkan på tidtabell mellan Göteborg – Borås, med en, två eller tre tillkommande stationsorter på den nya stambanan i form av Landvetter södra, Bollebygd och Mölnlycke. Trafikverket har gjort en tidtabellsstudie för hela höghastighetssystemet där en tidtabell skapats för helheten på ett så realistiskt sätt som möjligt (inkluderar antaganden om gångtidsmarginaler och uppehållstider).

De fyra Göteborg – Borås-tågen via Västlänken (enligt referenstrafiken ovan) kan enligt analysen planeras med en tidtabellstid på 36 minuter med uppehåll vid Landvetter flygplats och Mölndal, där inga förbigångar ska behövas vid en trafikering enligt

referenstrafiken. Med fyrspar mellan Mölndal och Almedal fungerade det bra att integrera trafiken från höghastighetsbanan med Västkustbanan. En förutsättning är dock att banorna kopplas ihop med en genomtänkt spårutformning i Mölndals Nedre, något Trafikverket för närvarande utreder.

Redan vid en ny station blir gångtidsskillnaden så pass stor att det sannolikt kommer krävas någon förbigång. I den tidtabell som skapats i innevarande uppdrag behöver 2 av 4 regionaltåg per timme i högtrafik stå åt sidan för förbigång. Tidtabellstiden skiljer sig cirka 5 minuter mellan de tåg som behöver stå åt sidan och de som slipper, vilket innebär att tidsavstånden mellan tåg kan komma att variera mellan 10 och 20 minuter. Om höghastighetstågen skulle kunna antas komma i väl anpassade 15-minuters-intervaller kan förbigångar undvikas. Det antagandet är dock inte rimligt att utgå ifrån då det skulle vara helt styrande för resten av trafiken i höghastighetssystemet.

Antal tillkommande stationer	Direkt utökad tid (inbromsning, uppehåll, acceleration)	Restid utan HH-tåg på banan	Antal förbigångar per timme (för de 4 SR-tågerna) med HH-tåg på banan	Restid för SR-tåg, med HH-tåg på banan (+ 5 min per förbigång)
-	-	36 min	0 st	Alla SR: 36 min
<b>1 (Landvetter Södra)</b>	3 min	39 min	2 st*	<b>2 tåg 39</b> <b>2 tåg 44 min</b>
<b>2 (Landvetter Södra &amp; Bollebygd)</b>	3 min (Landvetter S) + 4 min (Bollebygd)	43 min	3-4 st*	Ev 1 tåg 43 min <b>3-4 tåg 48 min</b>
<b>3 (Landvetter Södra, Bollebygd och Mölnlycke)</b>	3 min (Landvetter S) + 4 min (Bollebygd) + 3 min (Mölnlycke)	46 min	5 st*	<b>3 tåg 51 min</b> <b>1 tåg 56 min</b>

*Tabell 1 Tillkommande stationers påverkan på tidtabellstiden Göteborgs C - Borås, effekten redovisad för hur de slår mot de fyra snabba regionaltåg, SR, som antas per timme. Utöver regionaltågen som beskrivs ovan trafikeras sträckan Göteborg – Borås av 2 stannande höghastighetståg per timme med en restid på 25 minuter, ett regionaltåg till Jönköping som mellan Göteborg – Borås bara antas stanna i Landvetter flygplats och har en restid på 29 minuter, samt ett HH-tåg utan uppehåll i Borås. Med fler stationsorter bryts möjligheten till kvartstrafik i Borås.*

*\*= exakt hur många regionaltåg som drabbas av förbigång per timme beror på höghastighetstågens spridning, se ovan.*

Utöver att tillkommande stationer leder till längre restider och ojämna gångtider innebär förbigångar också en ökad störningskänslighet för järnvägssystemet.

I ovanstående tabell är Landvetter södra det exempel som ges för restidseffekter för en tillkommande station. Det bör dock noteras att restidseffekten hade varit densamma med Mölnlycke som enskilt tillkommande stationsort. Med Bollebygd som enskilt tillkommande stationsort hade restiden Göteborg C - Borås varit 40 minuter för 2 tåg och 45 minuter för 2 tåg.

### PM effekter av tillkommande stationsorter med avseende på resande

Med bas i trafikering och restider i *PM tillkommande stationsorters påverkan på tidtabellstider Göteborg – Borås* har Västra Götalandsregionen utrett effekterna av tillkommande stationsorter med avseende på avtal resande och effekter på antal personkilometer.

Tabellen nedan visar en sammanfattning av vilka effekter varje station skulle ha som enskilt tillkommande station på den nya stambanan. Utredningen har visat att oavsett vilken station som tillförs så har stationen en negativ påverkan på resandet som helhet. Anledningen till att antalet genomresande minskar är att attraktiviteten beräknas minska för genomresande med de tåg som får förlängd restid med ett ytterligare stopp, där fler resenärer därav väljer andra färdmedel.

	Påverkan genomresande	Påverkan lokalt	Skillnad mot JA	Personkilometer
<b>UA1 (station i Mölnlycke)</b>	-1 570'	750'	<b>-570'</b>	<b>-59 240'</b>
<b>UA2 (Station i Landvetter S) *</b>	-1 140'	420'-1 050'	<b>-720' – -90'</b>	<b>-43 320' – -30 034'</b>
<b>UA3 (Station i Bollebygd)</b>	-830'	350'	<b>-480'</b>	<b>-45 770'</b>

Tabell 2 Sammanfattning av årliga effekter på antal resande och personkilometer för respektive tillkommande stationsort på nya stambanan. Landvetter södra har ett intervall på 10 000-25 000 invånare. JA=Jämförelsealternativ som innebär ny stambana Göteborg – Mölndal – Landvetter flygplats – Borås.

I tabellen nedan visas effekterna för förstärkningsalternativet och den kopplingspunkt mellan befintliga banan i Mölnlycke och nya stambanan strax öster om Mölndal, som Trafikverket utreder inom ramen för pågående åtgärdsvalsstudie för stråket Göteborg – Borås.

	Påverkan genomresande	Påverkan lokalt	Skillnad mot JA
<b>UA1F (förstärkningsalt. Mölnlycke på befintlig jvg)</b>	0	720'	<b>+720'</b>
<b>UAF2 (förstärkningsalt, Lv S via Landvetter tätort) *</b>	0	200'–510'	<b>+200' – +510'</b>
<b>UAF3 (förstärkningsalt, Bollebygd på befintlig jvg)</b>	0	180'	<b>+180'</b>

*Tabell 3 Sammanfattning av årliga effekter på antal resande för Mölnlycke, Landvetter södra (med bussmatning till Landvetter C) samt Bollebygd med förstärkningsalternativet. Landvetter södra har ett intervall på 10 000-25 000 invånare.*

Förstärkningsalternativet har en positiv inverkan lokalt för resandet för respektive stationsort, dock inte i lika stor utsträckning som den lokala effekten hade varit om respektive station lagts till på den nya stambanan. Förstärkningsalternativet innebär dock ingen negativ inverkan på antal genomresande för resandet på den nya stambanan, vars restider ej förlängs på grund av uppehåll och förbigångar med förstärkningsalternativet.

Västra Götalandsregionen konkluderar i utredningen att förstärkningsalternativet innebär att majoriteten av orterna i stråket Göteborg-Borås får en förstärkt tågtrafik som i stor utsträckning kan ersätta dagens busstrafik. Genom ökad turtäthet och ökad attraktivitet med en ny koppling till Mölndal och Västlänken ökar kollektivtrafikresandet. En ny stambana utan ytterligare stationer utöver Göteborg, Mölndal, Landvetter Flygplats och Borås beräknas öka dagens cirka 7,6 miljoner resor/år i stråket till 13–14 miljoner resor/år. En kombination av ny och befintlig järnväg (förstärkningsalternativet) beräknas ha potential att mer än fördubbla kollektivtrafikresandet i stråket till totalt 17,5–19,1 miljoner resor/år.

### **Trafikverkets ställningstagande för nya stambanor, delen Göteborg – Borås**

Baserat på ovanstående utredningar antog Trafikverket den 5 mars 2020 ett ställningstagande som beskriver hur Trafikverket ställer sig till ytterligare stationer på den nya stambanan för sträckan Göteborg – Borås, utöver Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. Trafikverket bedömer inte att de nyttor som uppstår med ytterligare stationer på nya stambanan, delen Göteborg – Borås, uppväger de nackdelar som det medför. Trafikverket påpekar att ytterligare stationer medför längre restider, sämre förutsättningar till en attraktiv tidtabell och sämre robusthet för den nya järnvägen.

Trafikverket påtalar att vid ytterligare en station minskar det totala antalet resor samt antalet personkilometer för det framtida resandet på den nya stambanan. Trafikverket gör sammantaget bedömningen att störst nytta med nya stambanan uppstår om den utformas i enlighet med Trafikverkets tidigare positionspaper från 2018, med stationsorterna Mölndal, Landvetter flygplats och Borås.

Trafikverket lyfter också att befintliga och eventuellt tillkommande stationer på befintliga kust-till-kustbanan är möjliga att trafikera genom en framtida koppling mellan Mölnlycke och nya stambanan strax öster om Mölndal, där Trafikverket utreder detta vidare i pågående åtgärdsvalsstudie för stråket Göteborg – Borås.

### **Politisk samrådsgrupp för projekt Göteborg – Borås**

Till projektet finns en politisk samrådsgrupp kopplad där samtliga berörda kommuner, samt Västra Götalandsregionen finns representerade. En av de frågor som diskuterats inom den politiska samrådsgruppen är huruvida en station vid Landvetter södra bör ingå i den fortsatta planeringen. Den politiska samrådsgruppen har enats om följande skrivning för det fortsatta arbetet.

*”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 prövas utifrån stationsorterna Mölndal, Landvetter flygplats och Borås.*

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

## **Stadsledningskontorets bedömning**

### **Miljöpåverkan**

#### Naturmiljö

Inga höga naturvärden berörs av projektets utredningsområde. Det finns dock lövskog och eventuella mindre hackspett-miljöer strax utanför utredningsområdet som kan komma att behöva beaktas i det fortsatta arbetet. Mölndalsåns värden kan påverkas i byggskedet via dagvatten vilket också behöver beaktas.

#### Klimat

Den största delen av 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.

Stadsledningskontoret anser att det är bra att Trafikverket lyfter projektets klimatpåverkan i byggskedet, samt att Trafikverket i kommande lokaliseringsutredning ska undersöka möjligheterna till reduceringsåtgärder för minskad klimatpåverkan. Stadsledningskontoret bedömer också att projektet vid färdigställande har goda effekter på klimatet med en överflyttning från andra trafikslag i stråket till den nya järnvägen. Stadsledningskontoret ser dock att dessa effekter kan belysas tydligare i kommande samråd.

I samrådshandlingen finns det projektmål avseende ”Energieffektiva transporter och klimat” utifrån följande fyra punkter:

- Den nya järnvägen ska bidra till överflyttning av resor från fossilberoende och mindre energieffektiv vägtrafik till tåg på sträckan Göteborg-Borås.
- De delar av den nya järnvägen som färdigställs efter år 2025 ska uppnå minst 30% reduktion av växthusgasutsläpp jämfört med år 2015.
- De delar av anläggningen som färdigställs efter år 2030 ska uppnå minst 50 % reduktion av växthusgasutsläpp jämfört med år 2015.
- De delar av anläggningen som färdigställs efter år 2035 ska uppnå minst 80 % reduktion av växthusgasutsläpp jämfört med år 2015.

Stadsledningskontoret anser att det är otydligt om dessa projektmål avser reduktion av växthusgaser under byggskedet, framtida trafikering och överflyttning från andra trafikslag eller en kombination av dessa faktorer. Stadsledningskontoret 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.

#### Indirekta effekter

Stadsledningskontoret 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.

#### Vatten

Stadsledningskontoret ser att Trafikverket på ett bra sätt har belyst vattenfrågorna, både utifrån påverkan på miljö kvalitetsnormer och påverkan i samband med byggskede.

#### Förorenad mark

Trafikverket hänvisar till de förorenade områden som är riskklassade samt att det inte kan uteslutas att det kan finnas områden som inte klassificerats och andra områden som kan utgöra en risk. Trafikverket bör i det fortsatta arbetet, med bakgrund av områdets karaktär och miljöförvaltningen i Göteborgs Stads kännedom, snarare utgå från att det finns förorenade områden som inte är klassificerade och att området till stor del i någon mån är förorenat.

#### Luftkvalitet

I det fortsatta arbetet behöver uppkomsten av partikelhalter från den nya stambanan utredas.

#### Ljudmiljö

Området exponeras redan idag för höga bullernivåer från det omgivande väg- och järnvägsnätet. En utbyggnad med stambanan kommer att bidra till ökade ljudnivåer i området.

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.

#### Barriäreffekter

För att skapa attraktiva livsmiljöer behövs en sammanhängande stad med minskade störningar i form av buller, avgaser och barriärer. Den statliga infrastrukturen skapar barriärer och tar även stora arealer attraktiv mark i anspråk. I enlighet med tidigare beslut i kommunstyrelsen angående *Ställningstagande inför inriktningsplanering för nationell plan för transportsystemet samt regional infrastrukturplan 2022-2033* (2019-11-06, § 825), bör Göteborgs Stad framföra 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. Detta kan exempelvis ske genom att skapa robusta länkar över eller nedsänkning av de statliga vägar och järnvägar som idag skapar stora barriäreffekter.

Trafikstråket genom Mölndalsåns dalgång utgör en kraftig barriär för stadslivet. Kopplingen mellan bebyggelsen utefter dalgångens båda sidor är dålig. För en god utveckling behöver barriärverkan överbryggas och stadsdelarna kopplas samman. Barriäreffekten kan komma att förstärkas under byggskedet samt efter färdigställd järnvägsanläggning. Trafikverket bör i samverkan med Staden ta fram åtgärdsförslag för att minska barriäreffekterna och möjliggöra goda kopplingar för primärt gång- och cykeltrafik, under såväl byggskedet samt på längre sikt.

Projektet behöver beakta och möjliggöra den gång- och cykelbro mellan Kallebäck och Grafiska vägen/Mölndalsvägen som finns med fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång samt i detaljplan, då detta är en viktig koppling för att överbygga trafikbarriären. Staden förutsätter att pågående dialog med Trafikverket i frågan fortsätter under projektet.

### **Stadsutveckling**

Området kring järnvägsprojektet präglas 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 planlagd gång- och cykelbro förbinder Kallebäck med Grafiska vägen i höjd med ICA Maxi. Runt ICA Maxi planeras 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.

Stadsledningskontoret anser 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 bedömer samtidigt att det är viktigt för staden Trafikverket åstadkommer de två tillkommande spåren i Mölndalsåns dalgång, för kapacitetsförstärkningen både söderut mot Kungsbacka samt den nya järnvägen mot Borås. Stadsledningskontoret ser därför att samverkan framöver mellan Trafikverket och Staden är viktigt för att möjliggöra både en god utformning av kommande spårområde samt stadsutveckling i området.

### **Framtida infrastrukturåtgärder**

I det tidigare projektet och samrådsunderlaget för Trafikverkets lokaliseringstudie Almedal – Mölnlycke framförde Trafikverket att om det i framtiden kommer att byggas ytterligare två spår till Landvetter flygplats bör två spår gå via Mölndal och två via raka vägen (Almedal direkt till Mölnlycke) eftersom det inte är möjligt att ansluta fyra spår till Västkustbanan i en och samma punkt, varken i Almedal eller söder om Mölndal.

Kommunstyrelsens svarade i samrådssvaret (2017-03-01, § 171) att Göteborgs Stad förordade en sträckning via Mölndal, men att det borde hållas öppet för en framtida ”raka vägen” (Alternativ R), vid ett framtida behov av fyrspårsutbyggnad mellan Göteborg och Landvetter flygplats. Kommunstyrelsen svarade också att ”För Göteborgs Stad är det nödvändigt att Trafikverket och staden i pågående arbete med stadsutveckling i Kallebäck har en långsiktig samsyn i vilka områden som nu kan bebyggas utan framtida påverkan av Alternativ R. För stadens del är det samtidigt viktigt att påverkan på stadsutvecklingen av en utbyggnad av Alternativ R minimeras.”

I och med det förstärkningsalternativ som nu utreds inom pågående åtgärdsvalsstudie, med koppling mellan befintlig bana i Mölnlycke och den nya stambanan strax öster om Mölndal, skapas nya förutsättningar för kapaciteten i stråket som ej ingick i föregående lokaliseringstudie. Därför anser stadsledningskontoret att Trafikverket behöver



tydliggöra om den nya dubbelspåriga stambanan via Mölndal, samt 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”.

E6 är en viktig del i ett framtida Metrobussystem vilket behöver beaktas. Likaså behöver Trafikverket bevaka att framtida kopplingar mellan Rv 40 och E6 fortsatt är möjliga att genomföra efter färdigställande av projekt ny stambana Göteborg – Borås.

Det aktuella projektet och samrådsunderlaget slutar i Almedal. Stadsledningskontoret ser det dock som viktigt att Göteborgs Stad även i detta samråd påpekar att åtgärder kommer att krävas vid Göteborgs C för att kunna ta emot 400-meter långa höghastighetståg, samt att dessa åtgärder behöver finansieras med statliga medel. För station Haga och station Korsvägen planeras ej trafikering för de 400-meter långa höghastighetstågen.

### **Stadsledningskontorets bedömning avseende Trafikverkets ställningstagande för nya stambanor – delen Göteborg – Borås**

Stadsledningskontoret delar den bedömning som Trafikverket gjort i att den nya stambanan fortsatt ska planeras utifrån stationslägen i Mölndal, Landvetter flygplats och Borås, baserat på resultaten i de tre utredningar som genomförts.

Sträckan mellan Göteborg-Borås är idag ett av landets största pendlingsstråk. Järnvägsutbyggnaden väntas ha positiva effekter för en förstärkt arbetsmarknadsregion och fler hållbara transporter. Järnvägsuppkopplingen till Landvetter flygplats skapar bättre förutsättningar för fler internationella direktdestinationer till och från flygplatsen, vilket är viktig för Göteborg som attraktiv destination för både näringsliv och turism. För förstärkningen av arbetsmarknadsregionen är det också positivt att stråket Göteborg – Borås får en direktuppkoppling till arbetsplatserna i Mölndal.

Stadsledningskontoret föreslår att Göteborg Stad ställer sig bakom den formulering som den politiska samrådsgruppen enats om avseende ett framtida stationsläge i Landvetter södra.

Utifrån den utredning som är gjord om effekter av tillkommande stationsorter med avseende på resande så anser stadsledningskontoret att det är viktigt att i Göteborgs Stads yttrande lyfta fram 35-minutersmålet mellan Göteborg C – Borås. Tidsaspekten är viktig för att nå önskade effekter avseende förstärkt arbetsmarknadsregion och överflyttning från andra trafikslag till tåg. I detta ser stadsledningskontoret att Trafikverket i samverkan med Borås Stad behöver identifiera ett centralt eller centrumnära stationsläge för den nya stambanan, som uppfattas som en attraktiv start- eller målpunkt för resenärerna.

Stadsledningskontoret väljer att lyfta fram att Trafikverket även behöver i samverkan med Swedavia säkerställa ett attraktivt stationsläge under Landvetter flygplats.

Stadsledningskontoret ser att sträckningen via Mölndal är viktig utifrån att den dels fångar upp resenärer till/från Mölndal samt 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.

Stadsledningskontoret ser positivt på 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. 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.

Magnús Sigfússon

Eva Hessman

Direktör Stadsutveckling

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 ett samrådsunderlag inför beslut om betydande miljöpåverkan 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.

Samrådsunderlaget 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 kunskaper om förutsättningar för det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen.

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. Därefter kommer samrådsunderlaget och samrådsredogörelsen skickas in till länsstyrelsen för beslut om betydande miljöpåverkan.

Vi vill få in synpunkter och yttranden på samrådsunderlaget **senast den 2020-05-04**. Synpunkter skickas via e-post till [investeringsprojekt@trafikverket.se](mailto:investeringsprojekt@trafikverket.se) eller till Ärendemottagningen, Investering, Box 810, 781 28 Borlänge. Ange ärendenummer TRV 2019/1823.

Handlingen finns tillgänglig på Trafikverkets webbplats [www.trafikverket.se/goteborg-boras](http://www.trafikverket.se/goteborg-boras) under Dokument i menyn.

Handlingen består av följande dokument:

- Samrådsunderlag – underlag för beslut om betydande miljöpåverkan, daterad 2020-03-10
- PM landskapsanalys, daterad 2020-03-10.

På webbplatsen finns även en planlägningsbeskrivning, daterad 2020-02-25, 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 1

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

Samråd 1 innefattar samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) och samråd om förutsättningar i lokaliseringsutredningen.

Om Länsstyrelsen 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 samråd 1 innefattar samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan (BMP) och samråd om förutsättningar i lokaliseringsutredningen behövs en samrådsrets som har med statliga myndigheter, allmänhet och organisationer.

Projektets samrådsrets vid samråd 1 utgörs av:

<i>Samrådsrets i samråd 1</i>	<i>Kontaktuppgift</i>	<i>Förlängd remisstid</i>
<b>Berörd länsstyrelse</b>		
Länsstyrelsen i Västra Götalands län	<a href="mailto:vastragotaland@lansstyrelsen.se">vastragotaland@lansstyrelsen.se</a>	
<b>Övriga länsstyrelse</b>		
Länsstyrelsen Jönköping	<a href="mailto:jonkoping@lansstyrelsen.se">jonkoping@lansstyrelsen.se</a>	
<b>Berörda kommuner</b>		
Bollebygds kommun	<a href="mailto:kommunen@bollebygd.se">kommunen@bollebygd.se</a>	
Borås Stad	<a href="mailto:boras.stad@boras.se">boras.stad@boras.se</a>	
Göteborgs Stad	<a href="mailto:goteborg@goteborg.se">goteborg@goteborg.se</a>	
Härryda kommun	<a href="mailto:kommun@harryda.se">kommun@harryda.se</a>	
Marks kommun	<a href="mailto:markskommun@mark.se">markskommun@mark.se</a>	
Mölndals stad	<a href="mailto:stad@molndal.se">stad@molndal.se</a>	

<b>Berörda regionförbund (regionalt utvecklingsansvariga) och kommunalförbund</b>		
Västra Götalandsregionen	<a href="mailto:regionutveckling@vgregion.se">regionutveckling@vgregion.se</a>	
Göteborgsregionens kommunalförbund	<a href="mailto:gr@goteborgsregionen.se">gr@goteborgsregionen.se</a>	
Borås regionen- Sjuhärads kommunalförbund	<a href="mailto:info@borasregionen.se">info@borasregionen.se</a>	
Räddningstjänsten Storgöteborg	<a href="mailto:raddningstjansten@rsgbg.se">raddningstjansten@rsgbg.se</a>	
Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund	<a href="mailto:serf@serf.se">serf@serf.se</a>	
<b>Övriga regionförbund och kommunalförbund i stråket</b>		
Region Halland	<a href="mailto:regionen@regionhalland.se">regionen@regionhalland.se</a>	
Region Jönköpings län	<a href="mailto:regionen@rjl.se">regionen@rjl.se</a>	
<b>Kollektivtrafikmyndighet</b>		
Västra Götalandsregionen	<a href="mailto:kollektivtrafik@vgregion.se">kollektivtrafik@vgregion.se</a>	
Region Jönköpings län	<a href="mailto:regionen@rjl.se">regionen@rjl.se</a>	
<b>Statliga förvaltningsmyndigheter</b>		
Arbetsmiljöverket	<a href="mailto:arbetsmiljoverket@av.se">arbetsmiljoverket@av.se</a>	
Bergsstaten	<a href="mailto:mineinspect@bergsstaten.se">mineinspect@bergsstaten.se</a>	
Boverket	<a href="mailto:registraturen@boverket.se">registraturen@boverket.se</a>	
Elsäkerhetsverket	<a href="mailto:registrator@elsakerhetsverket.se">registrator@elsakerhetsverket.se</a>	
Energimyndigheten	<a href="mailto:registrator@energimyndigheten.se">registrator@energimyndigheten.se</a>	
Folkhälsomyndigheten	<a href="mailto:info@folkalsomyndigheten.se">info@folkalsomyndigheten.se</a>	
Fortifikationsverket	<a href="mailto:fortv@fortifikationsverket.se">fortv@fortifikationsverket.se</a>	
Försvarsmakten	<a href="mailto:exp-hkv@mil.se">exp-hkv@mil.se</a>	
Havs- och vattenmyndigheten	<a href="mailto:havochvatten@havochvatten.se">havochvatten@havochvatten.se</a>	
Jordbruksverket	<a href="mailto:jordbruksverket@jordbruksverket.se">jordbruksverket@jordbruksverket.se</a>	
Kammarkollegiet	<a href="mailto:registratur@kammarkollegiet.se">registratur@kammarkollegiet.se</a>	
Kemikalieinspektionen	<a href="mailto:kemi@kemi.se">kemi@kemi.se</a>	
Lantmäteriet	<a href="mailto:lantmateriet@lm.se">lantmateriet@lm.se</a>	
Luftfartsverket	<a href="mailto:lfv@lfv.se">lfv@lfv.se</a>	
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	<a href="mailto:registrator@msb.se">registrator@msb.se</a>	

Naturvårdsverket	<a href="mailto:kundtjanst@naturvardsverket.se">kundtjanst@naturvardsverket.se</a>	
Polisen	<a href="mailto:registrator.vast@polisen.se">registrator.vast@polisen.se</a> <a href="mailto:registrator.kansli@polisen.se">registrator.kansli@polisen.se</a>	
Post- och telestyrelsen	<a href="mailto:pts@pts.se">pts@pts.se</a>	
Riksantikvarieämbetet	<a href="mailto:registrator@raa.se">registrator@raa.se</a>	
Sjöfartsverket	<a href="mailto:sjofartsverket@sjofartsverket.se">sjofartsverket@sjofartsverket.se</a>	
Skogsstyrelsen	<a href="mailto:skogsstyrelsen@skogsstyrelsen.se">skogsstyrelsen@skogsstyrelsen.se</a>	
Socialstyrelsen	<a href="mailto:socialstyrelsen@socialstyrelsen.se">socialstyrelsen@socialstyrelsen.se</a>	
Statens Geotekniska Institut (SGI)	<a href="mailto:sgi@swedgeo.se">sgi@swedgeo.se</a>	
Statens fastighetsverk	<a href="mailto:sfv@sfv.se">sfv@sfv.se</a>	
Strålsäkerhetsmyndigheten	<a href="mailto:registrator@ssm.se">registrator@ssm.se</a>	
Sveriges Geologiska Undersökning (SGU)	<a href="mailto:sgu@sgu.se">sgu@sgu.se</a>	
Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)	<a href="mailto:registrator@smhi.se">registrator@smhi.se</a>	
Transportstyrelsen	<a href="mailto:jarnvag@transportstyrelsen.se">jarnvag@transportstyrelsen.se</a>	
<b>Vattenvårdsförbund:</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Kungsbackaåns vattenvårdsförbund/vattenråd</li><li>• Lygnerns vattenråd</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <a href="mailto:steffi.gottschalk@lansstyrelsen.se">steffi.gottschalk@lansstyrelsen.se</a></li><li>• <a href="mailto:nolbrant@telia.com">nolbrant@telia.com</a></li></ul>	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Mölndalsåns vattenråd</li><li>• Säveåns vattenråd</li><li>• Viskans vattenråd</li><li>• Ätrans vattenråd</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <a href="mailto:monica.dahlberg@goteborgsregionen.se">monica.dahlberg@goteborgsregionen.se</a></li><li>• <a href="mailto:monica.dahlberg@goteborgsregionen.se">monica.dahlberg@goteborgsregionen.se</a></li><li>• <a href="mailto:peter.branshoj.politiker@mark.se">peter.branshoj.politiker@mark.se</a></li><li>• <a href="mailto:wallemyr.kberg@telia.com">wallemyr.kberg@telia.com</a></li></ul>	
<b>Övriga myndigheter och statliga bolag</b>		
Jernhusen	<a href="mailto:info@jernhusen.se">info@jernhusen.se</a>	
Swedavia	<a href="mailto:info@swedavia.se">info@swedavia.se</a>	
<b>Ledningsägare</b>		
Borås Energi och Miljö	<a href="mailto:kund@borasem.se">kund@borasem.se</a>	
Borås Elnät AB	<a href="mailto:kund@boraselnat.se">kund@boraselnat.se</a>	
Gryaab	<a href="mailto:info@gryaab.se">info@gryaab.se</a>	

Göteborg Energi	<a href="mailto:diariet@goteborgenergi.se">diariet@goteborgenergi.se</a>	
Härryda Energi	<a href="mailto:info@harrydaenergi.se">info@harrydaenergi.se</a>	
Kretslopp och vatten (Göteborgs Stad)	<a href="mailto:kretsloppochvatten@kretsloppochvatten.goteborg.se">kretsloppochvatten@kretsloppochvatten.goteborg.se</a>	
Mölndal Energi	<a href="mailto:kundservice@molndalenergi.se">kundservice@molndalenergi.se</a>	
Sandhults-Sandareds Elektriska Ekonomiska förening	<a href="mailto:info@ssel.se">info@ssel.se</a>	
Skanova	<a href="mailto:skanova-remisser-goteborg@skanova.se">skanova-remisser-goteborg@skanova.se</a>	
Svenska Kraftnät	<a href="mailto:registrator@svk.se">registrator@svk.se</a>	
Vattenfall	<a href="mailto:kundservice@vattenfall.com">kundservice@vattenfall.com</a>	
<b>Näringsliv och näringslivsorganisationer</b>		
Branschföreningen Tågoperatörerna	<a href="mailto:bjorn.westerberg@tagforetagen.se">bjorn.westerberg@tagforetagen.se</a>	
Business Region Göteborg	<a href="mailto:info@businessregion.se">info@businessregion.se</a>	
Näringslivets Transportråd	<a href="mailto:jenni.ranhagen@transportrad.se">jenni.ranhagen@transportrad.se</a>	
Handelskammaren i Jönköpings län	<a href="mailto:info@handelskammarenjonkoping.se">info@handelskammarenjonkoping.se</a>	
Svenskt Näringsliv	<a href="mailto:Marten.Bergman@svensktnaringsliv.se">Marten.Bergman@svensktnaringsliv.se</a>	
Sveriges åkeriföretag	<a href="mailto:info@akeri.se">info@akeri.se</a>	
Västsvenska handelskammaren	<a href="mailto:info@vastsvenskahandelskammaren.se">info@vastsvenskahandelskammaren.se</a>	
<b>Organisationer och föreningar</b>		
Akademiplatsen AB	<a href="mailto:info@textilefashioncenter.se">info@textilefashioncenter.se</a>	
Borås City	<a href="mailto:info@borascity.se">info@borascity.se</a>	
Borås Näringsliv AB	<a href="mailto:info@borasnaringsliv.se">info@borasnaringsliv.se</a>	
Borås Flygplatsförening (vilka ingår)	<a href="mailto:flygplatschef@borasflygplats.se">flygplatschef@borasflygplats.se</a>	
Borås TME	<a href="mailto:tourist@boras.com">tourist@boras.com</a>	
Business Region Borås	<a href="mailto:info@businessregionboras.se">info@businessregionboras.se</a>	
Botaniska föreningen i Göteborg	<a href="mailto:botaniska.foreningen@bfig.se">botaniska.foreningen@bfig.se</a>	
Fastighetsägarna Borås	<a href="mailto:info.gfr@fastighetsagarna.se">info.gfr@fastighetsagarna.se</a>	
Funktionsrätt Västra Götaland	<a href="mailto:kontakt@funktionsrattvg.se">kontakt@funktionsrattvg.se</a>	
Företagarna Borås	<a href="mailto:boras@foretagarna.se">boras@foretagarna.se</a>	
Högskolan i Borås	<a href="mailto:registrator@hb.se">registrator@hb.se</a>	



Järnvägsfrämjandet	<a href="mailto:info@jarnvagsframjandet.se">info@jarnvagsframjandet.se</a>	
Knallelandsgruppen	<a href="mailto:centrumledare@knalleland.se">centrumledare@knalleland.se</a>	
Lantbrukarnas riksförbund (LRF)	<a href="mailto:info@lrf.se">info@lrf.se</a>	
Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)	<a href="mailto:info@ntf.se">info@ntf.se</a>	
Svensk cykling	<a href="mailto:lars.stromgren@svenskykling.se">lars.stromgren@svenskykling.se</a>	
Svenska Jägareförbundet	<a href="mailto:remiss@jagareforbundet.se">remiss@jagareforbundet.se</a>	
Sveriges jordägareförbund	<a href="mailto:kansli@jordagarna.se">kansli@jordagarna.se</a>	
Västsvenska entomologklubben	<a href="mailto:info@entomologklubben.se">info@entomologklubben.se</a>	
Viareds företagarförening	<a href="mailto:info@viared.se">info@viared.se</a>	
Västergötlands Botaniska förening	<a href="mailto:info@vbotaniskaforening.se">info@vbotaniskaforening.se</a>	
<b>Naturskyddsföreningen</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Mölndals Naturskyddsförening</li><li>• Naturskyddsföreningen i Borås</li><li>• Naturskyddsföreningen i Göteborg</li><li>• Naturskyddsföreningen i Härryda</li><li>• Naturskyddsföreningen i Mark</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <a href="mailto:Per.Schillander@gmail.com">Per.Schillander@gmail.com</a></li><li>• <a href="mailto:boras@naturskyddsforeningen.se">boras@naturskyddsforeningen.se</a></li><li>• <a href="mailto:lena.ellen.nilsson@gmail.com">lena.ellen.nilsson@gmail.com</a></li><li>• <a href="mailto:michael.nilsson@naturskyddsforeningen.se">michael.nilsson@naturskyddsforeningen.se</a></li><li>• <a href="mailto:mats.sandberg@anatcell.gu.se">mats.sandberg@anatcell.gu.se</a></li><li>• <a href="mailto:asonlars26@gmail.com">asonlars26@gmail.com</a></li></ul>	
<b>Fågelföreningar</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Göteborgs ornitologiska förening</li><li>• Marks Fågelklubb</li><li>• Sveriges Ornitologiska Förening</li><li>• Västergötlands ornitologiska förening</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <a href="mailto:gof@gof.nu">gof@gof.nu</a></li><li>• <a href="mailto:marksfagelklubb@gmail.com">marksfagelklubb@gmail.com</a></li><li>• <a href="mailto:info@birdlife.se">info@birdlife.se</a></li><li>• <a href="mailto:borje.brostrom@tele2.se">borje.brostrom@tele2.se</a></li></ul>	





<b>Fiskevårdsförbund</b> <ul style="list-style-type: none"><li>• Borås-Öresjö FVOF</li><li>• Bosjöns fvof</li><li>• Gesebolssjöns fvof</li><li>• Ingsjöarna &amp; Oxsjöns FVO</li><li>• Sportfiskarna</li><li>• Mölndalsåns fiskevårdsförening</li><li>• Sandsjön-Buasjöns fvof</li><li>• Storån övre fvof</li><li>• Surtans övre fvof</li><li>• Viaredssjöns fvof</li><li>• Västra Nedsjöns fvof</li><li>• Östra Nedsjöns fvof</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• <a href="mailto:kjell.johansson@boras.se">kjell.johansson@boras.se</a></li><li>• <a href="mailto:info@bosjonsfvo.se">info@bosjonsfvo.se</a></li><li>• <a href="mailto:ulla.odegren@gmail.com">ulla.odegren@gmail.com</a></li><li>• <a href="mailto:ingmar.skarin@gmail.com">ingmar.skarin@gmail.com</a></li><li>• <a href="mailto:info@sportfiskarna.se">info@sportfiskarna.se</a></li><li>• <a href="mailto:johansson.rolf.e@telia.com">johansson.rolf.e@telia.com</a></li><li>• <a href="mailto:ronny_sjoberg@telia.com">ronny_sjoberg@telia.com</a></li><li>• <a href="mailto:holgerkarlsson@telia.com">holgerkarlsson@telia.com</a></li><li>• <a href="mailto:kvarngarden@seglora.se">kvarngarden@seglora.se</a></li><li>• <a href="mailto:bernth.a@telia.com">bernth.a@telia.com</a></li><li>• <a href="mailto:vastranedsjon@gmail.com">vastranedsjon@gmail.com</a></li><li>• <a href="mailto:info@ostranedsjon.se">info@ostranedsjon.se</a></li></ul>	
<b>Enskilda som särskilt berörs</b>		
Med särskilt berörd i planlägningsprocessen avses enskilda vars fastighet kan komma att påverkas av intrång eller att pågående markanvändning på annat sätt kan komma att påverkas. Enskilda som särskilt berörs kan även vara de som kan bli berörda av exempelvis buller. I tidigt skede av planlägningsprocessen och vid en utredning av flera lokaliseringalternativ är det svårt att precisera vilka enskilda som särskilt berörs. Då kan kretsen enskilda därför vara större för att längre fram i samrådet kunna snävas in. För projekt Göteborg-Borås är det, på grund av utredningsområdets storlek, inte möjligt att vid samråd om samrådsunderlag identifiera vilka enskilda som kunde antas bli särskilt berörda. Samrådet med enskilda anses därför innefattas i samrådet med allmänheten.	Dessa personer förutsätts nås genom annons i tidning, informationsblad, digitalt nyhetsbrev, vår webbsida samt via inbjudningar till allmänna samrådsmöten.	
<b>Allmänhet</b>		
	Dessa personer förutsätts nås genom annons i tidning, informationsblad, digitalt nyhetsbrev, vår webbsida via inbjudningar till allmänna samrådsmöten.	

Martin Darelid  
Per Rosqvist  
Projekt Göteborg - Borås

## Kapacitetsutredning kopplingspunkt Mölnlycke

### Bakgrund

På initiativ av Västra Götalandsregionen undersöker Trafikverket möjligheten att trafikera Mölnlycke och gamla Borås-banan (Kust till kustbanan) via en kopplingspunkt strax öster om Mölndal på den nya höghastighetsjärnvägen som planeras mellan Göteborg och Borås. Bakgrunden är konflikten mellan restid i längre relationer och behovet av regional trafik mellan fler orter. Enligt förslaget i *Trafikverkets positionspapper* daterat 2018-10-08 har nya banan Göteborg - Borås mellanliggande stationer i Mölndal och Landvetter flygplats. Tidigare utredningar, senast *PM Tillkommande stationsorters påverkan på tidtabellstider Göteborg - Borås*, daterad 2019-12-16, har visat att fler stationsorter längs banan riskerar att ge långa restider från Borås, dels på grund av uppehållen i sig, samt på grund av förbigångar av höghastighetståg i en framtid med fullt utbyggd höghastighetsbana till Stockholm. Genom en kopplingspunkt på den nya banan med anslutning till Mölnlycke station och möjlighet att fortsätta längs befintlig Kust till kustbana kan trafik tillföras som tillgodoser de befintliga stationsorterna Mölnlycke, Hindås, Rävlanda, Bollebygd och Sandared. Med en ny station i Landvetter på Kust till kustbanan kan även Landvetter Södra trafikförsörjas via befintlig banan.

### Förutsättningar

Kopplingspunkten som analyseras antas ligga ungefär 4 kilometer efter stationen i Mölndal och vara planskilt utformad med växlar som medger 160 kilometer i timmen i avvikande spår. Skissen nedan visar grovt hur de olika banorna skulle hänga ihop.

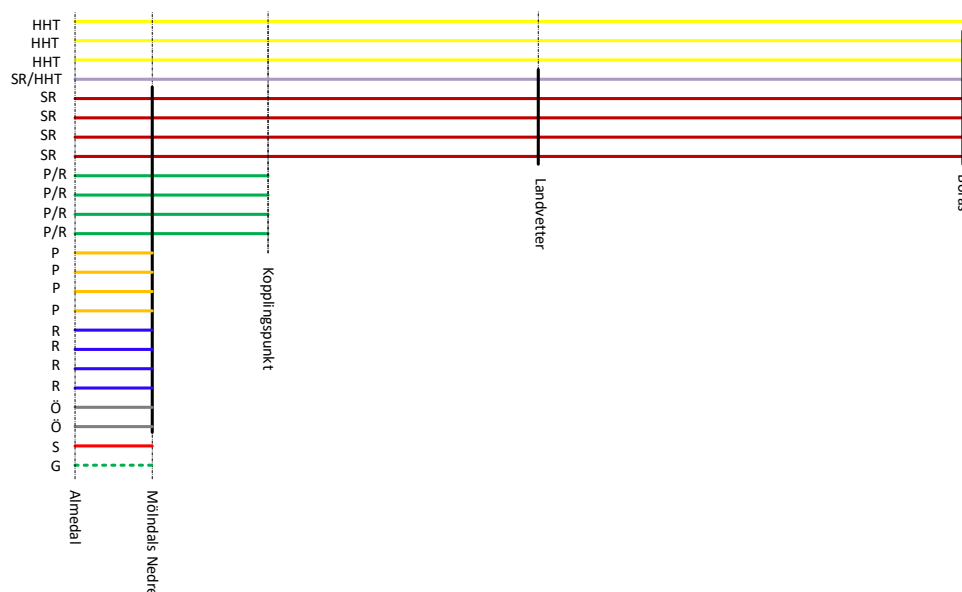


Figur 1. Skiss på förslaget med kopplingspunkt från höghastighetsbanan till Mölnlycke och Kust-till kustbanan.

Analysen görs i första hand för "fullt utbyggt" system, alltså då Göteborg - Borås är en del av fullt utbyggda nya stambanor inklusive 4-spår Almedal - Mölndal. Resonemang förs

dock om hur trafikförändringen som kopplingspunkten innebär förändrar när infrastrukturen bör byggas ut.

Figuren nedan visar antagen trafiken, generellt är det ett utbud som återfinns i andra aktuella utredningar i området (Till exempel "Kapacitetsstudie Västra Sverige" samt Ny Generation Järnvägs "referenstrafik"), men istället för att vissa linjer vänder i Korsvägen/Mölndal fortsätter fyra tåg i timmen vidare från Mölndal via den nya kopplingspunkten till Mölnlycke, gröna streck i figuren. Två av dessa antas sedan gå vidare längs befintlig bana (med tillkommande investeringar) till Borås, detta har vi dock inte undersökt i denna analys.



Figur 2 Antagen trafik

Analysen tar höjd för förväntad trafik med fullt utbyggt höghastighetsbana, vilket i figuren representeras av de tre gula strecken för höghastighetståg samt ett grått för en linje som antingen körs som höghastighetståg eller ett snabbt regionaltåg till Jönköping.

Mörkröda streck är de snabba regionaltåg Göteborg – Borås (via Västlänken) med uppehåll i Mölndal och Landvetter.

I orange och blått visas utbudet av pendeltåg och regionaltåg från Västlänken och vidare på Väst kustbanan.

Två Öresundståg, i grått, samt ett snabbtåg, i rött, antas gå via Väst kustbanan till Malmö.

Vidare tas höjd också för ett godstågsläge per timme.

## Kapacitet mellan Mölnlycke och Mölndal

Körtiden mellan Mölnlycke och Mölndal är ca 6 minuter. Ca 2 minuter av dessa åtgår till sträckan på höghastighetsbanan mellan kopplingspunkten och Mölndals Nedre. Tåg som inte viker av/ansluter i kopplingspunkten är ungefär en halvminut snabbare.

På höghastighetsbanan kan tåg framföras med 4 minuters mellanrum men in mot kopplingspunkter och stationer kan detta mellanrum minskas till 3 minuter. Oavsett vilken trafikstruktur som används på sträckan Borås - Göteborg kommer det finnas gott om plats att köra de 4 önskade tågen per timme till och från kopplingspunkten på dubbelspåret. Detta beror på att regionaltågen från Borås/Landvetter flygplats har en

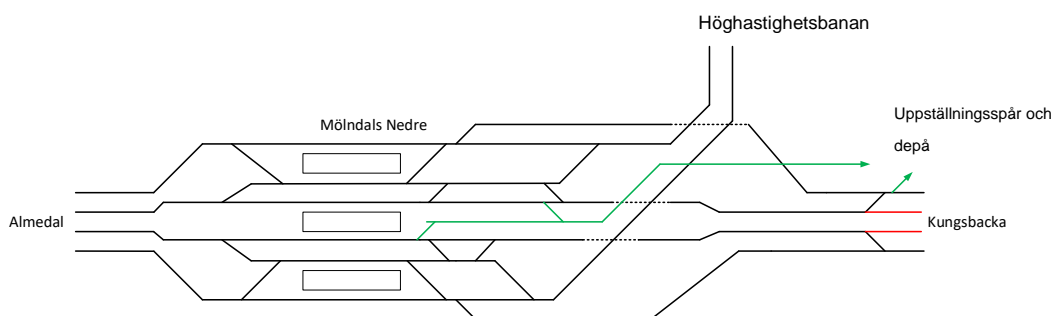
annan uppehållsbild än höghastighetstågen. För varje uppehåll skapas en lucka mellan dessa tåg som är tillräckligt stor för att köra ett tåg från Mölnlycke mellan kopplingspunkten och Mölndal. Det finns dock inga garantier för att en helt styv tidtabell med exakt 15 minuters trafik kan erbjudas då tågen till och från Mölnlycke måste anpassas mot övrig trafik mellan Göteborg och Borås. Detta kan även leda till att en kortare reglertid behövs i Mölndals Nedre för att passa in mot Västlänkens trafikstruktur.

Om avgreningen till Mölnlycke inte byggs dubbelspårig hela vägen mellan kopplingspunkten och Mölnlycke uppstår ett beroende mellan tågen i olika riktningar vilket riskerar att förlänga restiderna om tågen tvingas vänta på varandra. Körtiden mellan kopplingspunkten och Mölnlycke är ca 4 minuter. Med 8 tåg i timmen (båda riktningarna räknat) blir enkelspårssträckan trots kort körtid hårt belastad och känslig för störningar. En försening på denna sträcka kan lätt få konsekvenser när tåget fortsätter ut på enkelspåret mot Bollebygd – Borås. Men också om tåget hamnar ur läge i Västlänken när det passerat tunneln och ska fortsätta ut på den hårt belastade Västra stambanan, Norge/Vänerbanan eller Bohusbanan.

## Kapacitet i Mölndal

Trafikeringen till Mölnlycke innebär fler tåg förbi Mölndals Nedre än i tidigare antagna trafikeringalternativ. Det ställer högre krav på hur de olika banorna är anslutna till plattformarna än vad tidigare utformningar har medgivit. På grund av trafikstrukturen i Västlänken och på höghastighetsbanan Göteborg – Borås krävs att både järnvägen från Borås och Kungsbacka har möjlighet att nyttja samtliga tre plattformsspår i vardera riktningen. För att uppnå tillräcklig kapacitet i kopplingspunkten mellan höghastighetsbanan och Västkustbanan i Mölndal behöver någon av nedanstående schematiska spårplaner anläggas vid Mölndals Nedre. Båda utformningarna medger att Höghastighetstågen kan passera Mölndal i oförändrad hastighet (160 km/h).

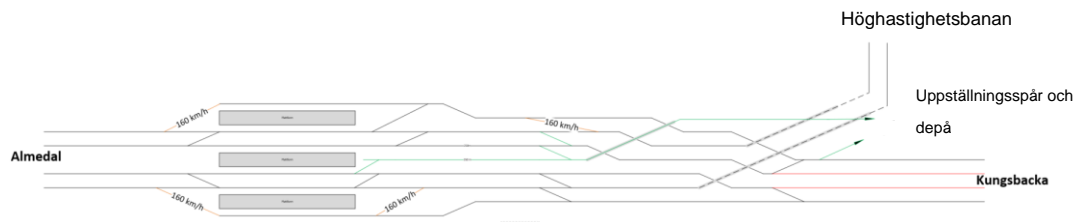
## Alternativ A



Figur 3A Schematisk spårplan med 9 spår i bredd samt anslutning till uppställningsspår i Sandbäck i grönt. Förberedd för anslutning till fyrspår på Västkustbanan i rött.

Skillnaden mellan alternativ A och tidigare version är framförallt ett bredare snitt söder om plattformarna med 9 spår i bredd och växelkonfigurationer som medger parallella förbindelser.

## Alternativ B

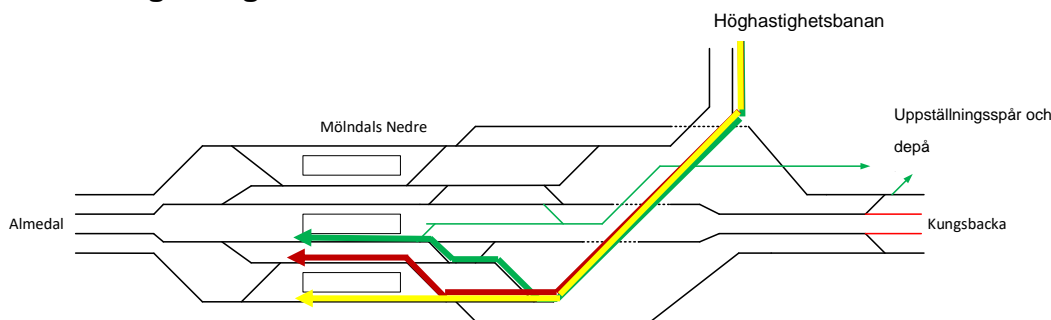


Figur 3B Schematisk spårplan med 7 spår i bredd samt anslutning till uppställningsspår i Sandbäck i grönt. Förberedd för anslutning till fyrspår på Västkustbanan i rött.

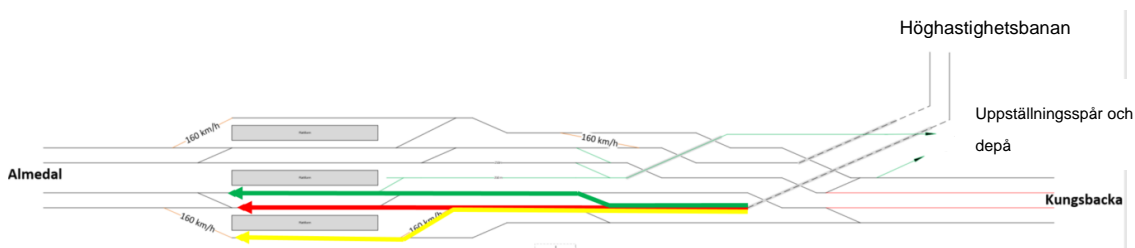
Skillnaden mellan alternativ B och tidigare version är framförallt fler växlar söder om plattformarna med 7 spår i bredd och fyra växelförbindelser som medger hastigheten 160 km/h för höghastighetstågen.

I nedanstående exempel beskrivs ett antal trafiksituationer där de olika spåren nyttjas.

### Till/från höghastighetsbanan



Figur 4A Trafikstruktur från Götalandsbanan



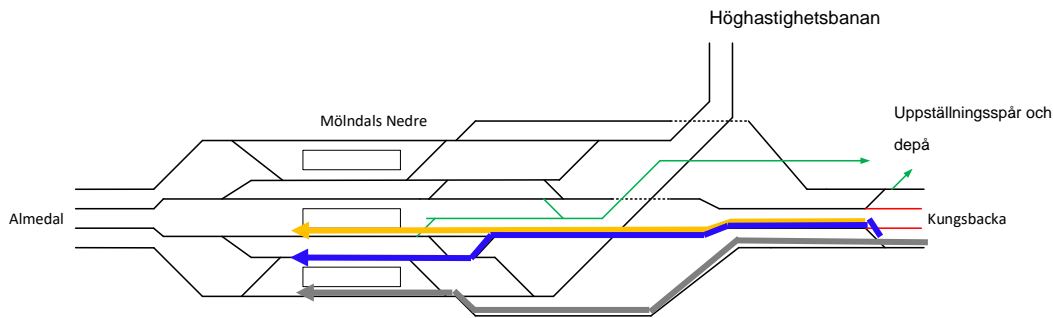
Figur 5B Trafikstruktur från Götalandsbanan

Trafikstrukturen innebär att tåget från Mölnlycke (grönt) följs av ett regionaltåg (rött) från Borås. Dessa tåg skall sedan vidare norrut mot Västlänken. Regionaltåget från Borås blir ikappkört av ett höghastighetståg (gult), vilket då kommer att passera stationen i Mölnlycke och fortsätta på ytterspår Mölnalds Nedre – Almedal.

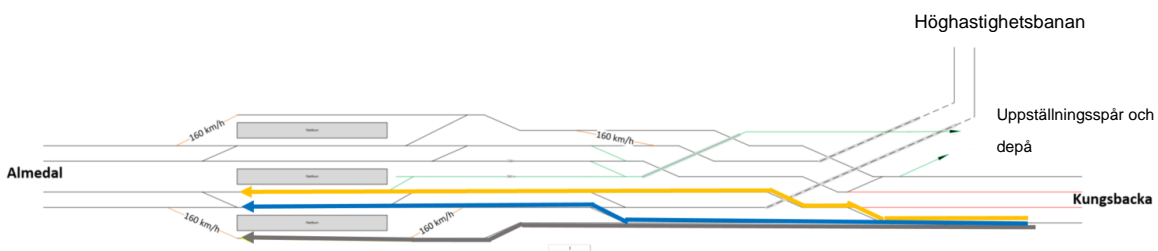
Det måste vara möjligt för höghastighetståget att framföras med full hastighet vid passage av stationen, som här är 160 km/h.

I motsatt riktning sker detta spegelvänt i ordningen höghastighetståg – regionaltåg – mölnlycketåg.

## Till/från Väst kustbanan



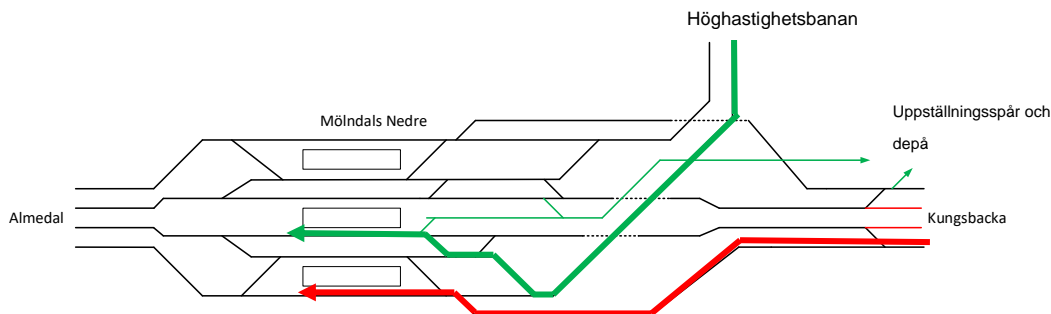
Figur 6A Trafikstruktur från Väst kustbanan



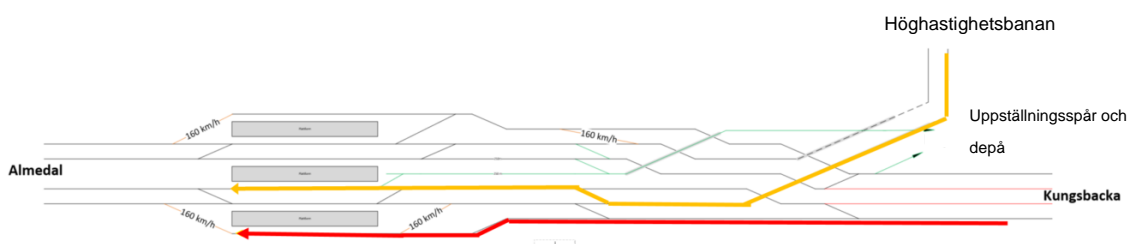
Figur 6B Trafikstruktur från Väst kustbanan

En likartad situation uppstår från Väst kustbanan. Första ankommande tåg är då ett pendeltåg (gulorange). Därefter ankommer ett regional tåg (blått) och sist ett Öresundståg/snabbtåg (grått) mot säckstationen. I motsatt riktning sker detta spegelvänt.

## Trafik till/från båda banorna



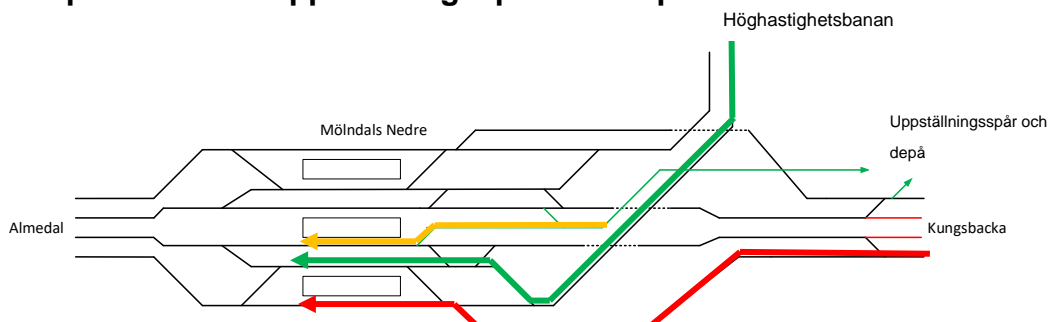
Figur 7A Trafikstruktur från båda banorna



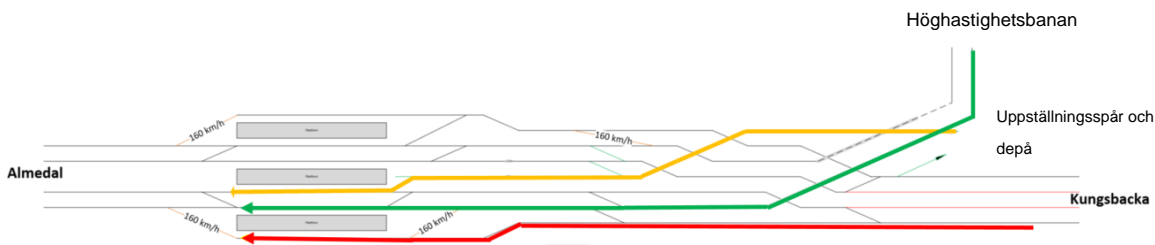
Figur 7B Trafikstruktur från båda banorna

För att båda dessa trafiksystem ska kunna genomföras samtidigt är det nödvändigt att Västkustbanan kan nå det yttersta eller det mittersta plattformsläget samtidigt som tåg från Götalandsbanan ankommer på det mittersta eller innersta plattformsläget.

## Driftspåret till/från uppställningsspår och depå



Figur 5 Trafikstruktur inkl depåtrafik



Figur 8B Trafikstruktur inkl depåtrafik

En ytterligare situation som uppstår är när ett tåg kommer från uppställningsbangården till det innersta plattformsspåret samtidigt som det kommer tåg från Borås och på Västkustbanan.

## När krävs fyrspar mellan Almedal och Mölndal

Denna studie har avgränsats till sträckan öster om Mölndals nedre inklusive driftplatsen. I en tidigare utredning "Kapacitetsstudie Västra Sverige" har kapaciteten visat sig vara tillräckligt god med ett signalförtäat befintligt dubbelspar mellan Almedal och Mölndals nedre för upp till 20 tåg per riktning. Antagen trafik utgörs av 24 tåg per timme vilket alltså förutsätter fyrspar.

## När behöver Mölndal byggas ut enligt något av alternativen

Behovet av förändrad spårlayout i Mölndal enligt något av ovanstående förslag uppstår omedelbart när Mölndal byggs om till att bli en kopplingspunkt mellan Västkustbanan och höghastighetsbanan. En eventuellt tillkommande kopplingspunkt till Mölnlycke påverkar då inte utformningen av Mölndal.

## Slutsats

Det är kapacitetsmässigt möjligt att framföra höghastighetsbanans referenstrafik samt ytterligare 4 tåg till och från en kopplingspunkt till Mölnlycke under förutsättning att Mölndals nedre station kan utformas enligt någon av de föreslagna schematiska spårlösningarna.



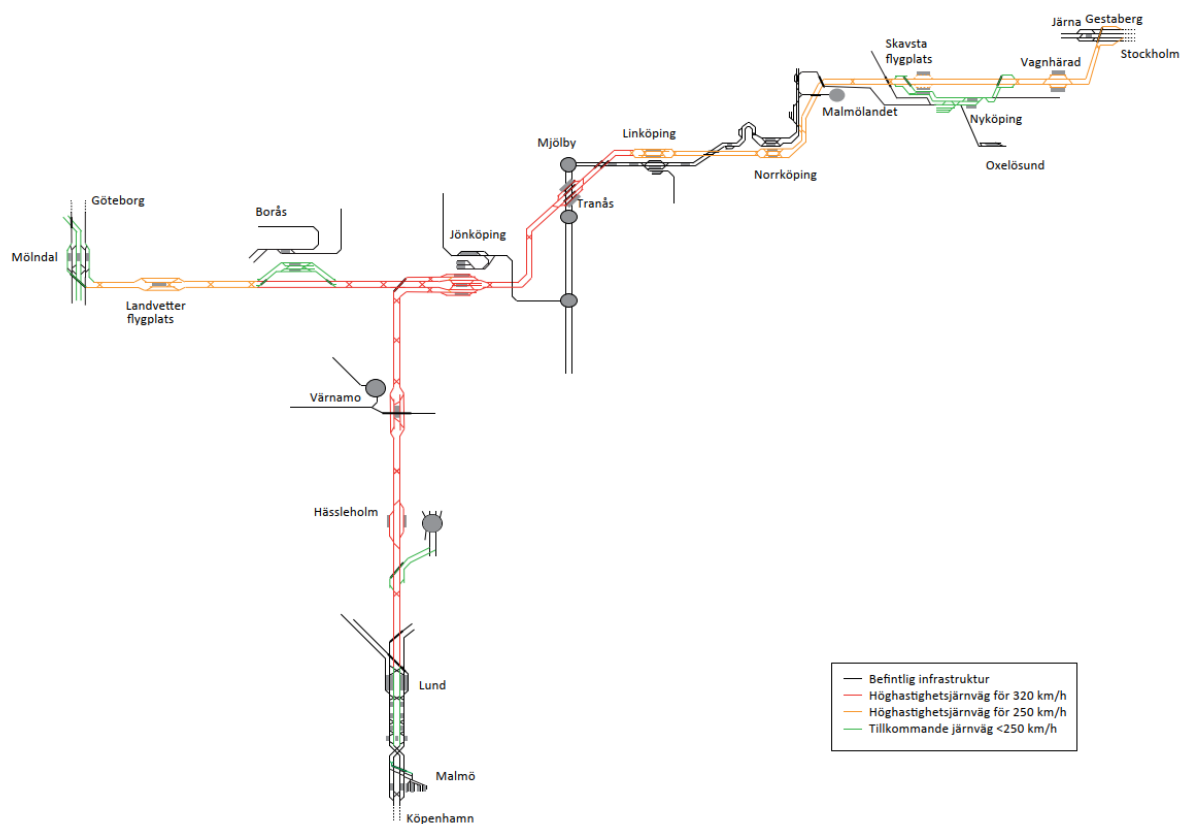
## Tillkommande stationsorters påverkan på tidtabellstider Göteborg - Borås

I denna PM beskrivs hur trafiken på sträckan Göteborg – Borås kan komma att se ut givet de senaste antagandena gällande utformning och trafik. Effekten av ytterligare stationsorter analyseras samt relateras till tidigare studier.

### Utformning och trafikutbud

Det senaste utformningsantagandet inom ”Ny Generation Järnväg” (NGJ) kallas ”Övergripande Systemutformning 3.0 (ÖSU 3.0) och illustreras i figuren nedan.

#### Övergripande Systemutformning, ÖSU 3.0



Figur 1. ÖSU 3.0. Stationsprinciperna är antaganden.

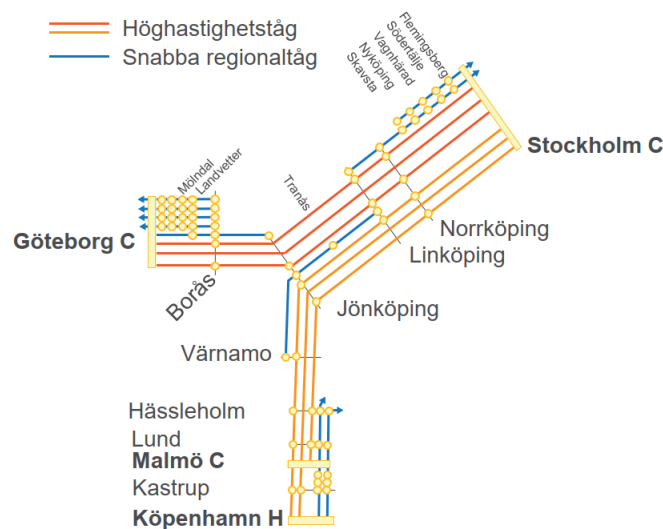
Utformningen utgår från Trafikverkets positionspapper daterat 2018-10-03 som redovisar hur Trafikverket ska driva vidare arbetet med höghastighetsjärnvägen. Detaljerna i utformningen baseras på underlag av skiftande status då alla delar befinner sig i olika utredningsskeden. På Ostlänken finns projekterade lägen på de flesta lutningar, växlar och signaler. Andra delar är betydligt mer osäkra, det är spårprojekteringar gjorda för alla sträckor med längder, kurvor och lutningar, men då det inte finns beslutade korridorer kan de antagna spårlinjerna komma att ändras i senare skeden. Utformningen av många av stationer är också osäker. Det finns till exempel inget beslut om att station i Borås ska placeras på en bibana, utan har antagits så utifrån positionspapperets formulering att ”externa lägen ska prövas i varje enskilt fall”. Resultatet av denna analys är även giltigt om det blir en utformning med en integrerad station i Borås (station på huvudbanan).

Nedan följer några utformningsaspekter som förändrats sedan tidigare eller som är värda att nämna. Några bygger på officiellt fattade beslut medan andra är antaganden:

- 250 km/h Göteborg – Borås och station vid Mölndals Nedre
- Ingen station i Mölnlycke
- 6-spårsstation i Mölndals Nedre och fyrspar mellan Mölndals Nedre och Almedal (antaget att HH-tåg kan gå med bibehållen hastighet till ytterspåren mot Almedal)
- Avgreningen mot Malmö sker i Jönköping istället för i kopplingspunkt utanför Jönköping (resultat från tidigare trafikanalyser, ger stora kapacitetsvinster)

Trafik är antagen enligt ”Referenstrafiken” i NGJ:s ”Övergripande Programkrav 4.0” (ÖPK 4.0):

## Referenstrafik för höghastighetssystemet



Figur 2. Referenstrafiken enligt ÖPK 4.0

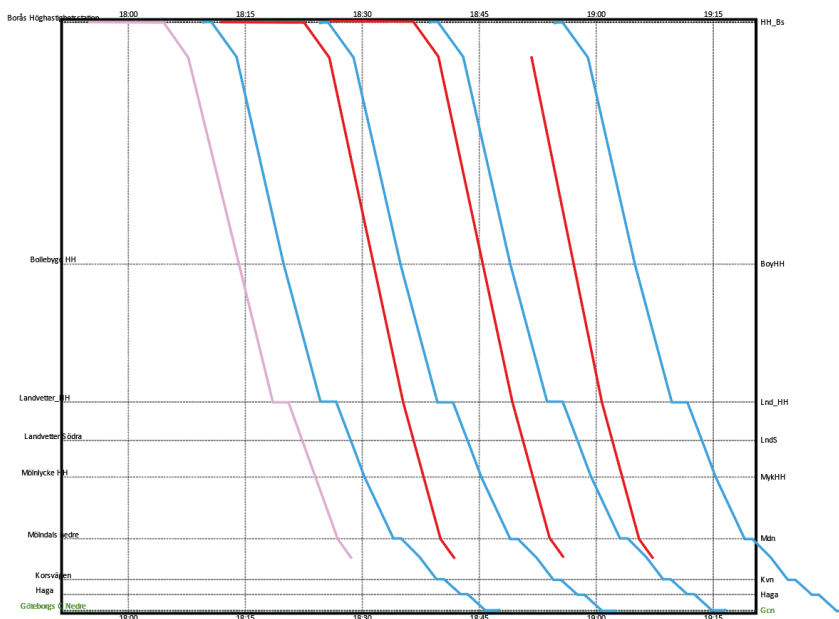
Vid fullt utbyggt höghastighetssystem antas trafiken på sträckan Göteborg – Borås under dimensionerande timmar utgöras av följande tåg per timme och riktning:

- 3 höghastighetståg
- 4 snabba regionaltåg Borås – Västlänken
  - Uppehåll i Landvetter flygplats och Mölndal
- 1 snabbt regionaltåg Jönköping – Göteborg
  - Uppehåll i Borås och Landvetter flygplats

### Tidtabellstider

Trafikverket har gjort en tidtabellsstudie för hela höghastighetssystemet där en tidtabell skapats för helheten på ett så realistiskt sätt som möjligt (inkluderar antaganden om gångtidsmarginaler och uppehållstider).

De fyra Göteborg – Borås-tågen via Västlänken kan enligt analysen planeras med en tidtabellstid på 36 minuter med uppehåll i Landvetter flygplats och Mölndal, där inga förbigångar ska behövas vid en trafikering enligt referenstrafiken. På grund av höghastighetstågen kan trafiken eventuellt inte gå i strikt 15-minutersrafik utan kan behöva justeras någon minut (istället för 15 minuter mellan varje avgång kan det bli ett mönster med 14, 16, 14, 16... eller kanske 13, 17, 13, 17...). Tåget till Jönköping går i ett eget läge med en tidtabellstid på 58 minuter (uppehåll i Landvetter flygplats och Borås), även det utan förbigång.



Figur 3. Grafisk tidtabell av högtrafikstimme mellan Borås och Göteborg C nedre (Västlänken) i grundläget. Röda streck motsvarar höghastighetståg, blåa regionalåtg från Borås och lila regionalåtg från Jönköping.

Tack vara antagandet om fyrspar mellan Mölndal och Almedal fungerade det bra att integrera trafiken från höghastighetsbanan med Västkustbanan. En förutsättning är dock att banorna kopplas ihop med en genomtänkt spårutformning i Mölndals Nedre, något Trafikverket utreder för närvarande.

### Ytterligare stationsorter

Med ytterligare stationsorter ökar tidtabellstiderna, först av den direkta tidsåtgången av ett ytterligare stopp, men den ökade hastighetskillnaden gentemot höghastighetstågen gör också att regionalåtg kommer behöva stå åt sidan för förbigång. Det kostar ungefär 5 minuter extra stillastående tid för regionalåtg då höghastighetståg kör förbi. I resultatet nedan syftar ”regionalåtg” på de fyra snabba regionalåtg, SR, per timme Göteborg – Borås, tåget till Jönköping antas inte få fler uppehåll.

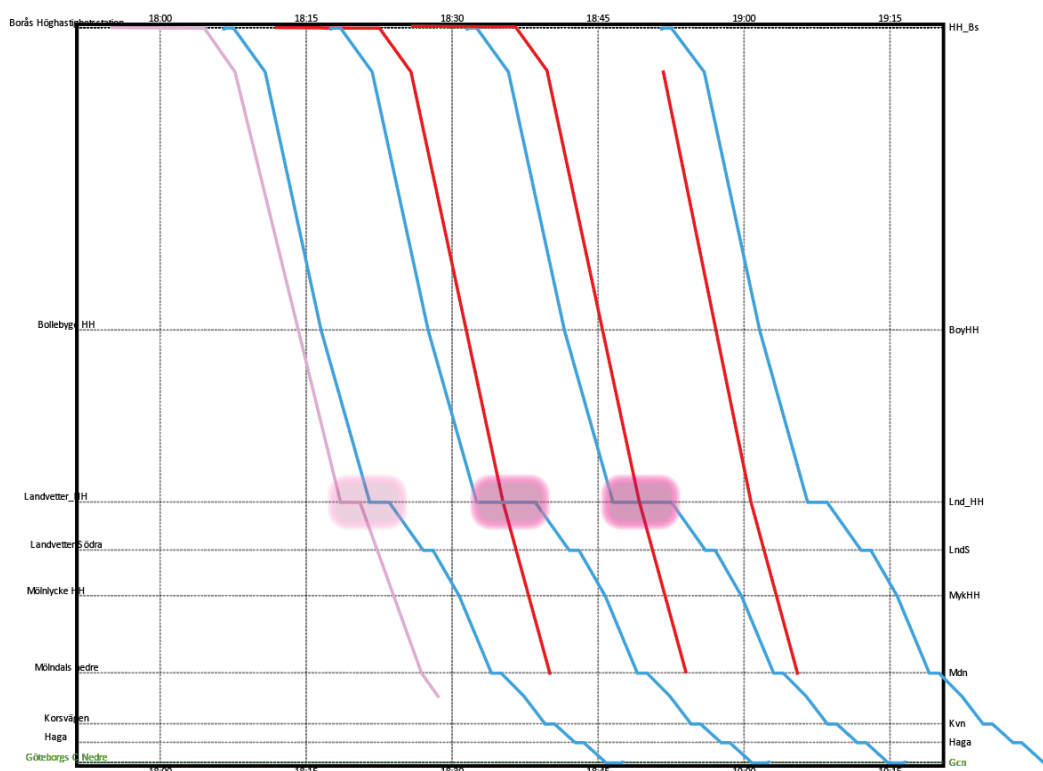


Antal tillkommande stationer	Direkt utökad tid (inbromsning, uppehåll, acceleration)	Restid utan HH-tåg på banan	Antal förbigångar per timme (för de 4 SR-tågen) med HH-tåg på banan	Restid för SR-tåg, med HH-tåg på banan (+ 5 min per förbigång)
-	-	36 min	0 st	<b>Alla SR: 36 min</b>
<b>1 (Landvetter Södra)</b>	3 min	39 min	2 st*	<b>2 tåg 39</b> <b>2 tåg 44 min</b>
<b>2 (Landvetter Södra &amp; Bollebygd)</b>	3 min (Landvetter S) + 4 min (Bollebygd)	43 min	3-4 st*	<b>Ev 1 tåg 43 min</b> <b>3-4 tåg 48 min</b>
<b>3 (Landvetter Södra, Bollebygd och Mölnlycke)</b>	3 min (Landvetter S) + 4 min (Bollebygd) + 3 min (Mölnlycke)	46 min	5 st*	<b>3 tåg 51 min</b> <b>1 tåg 56 min</b>

Tabell 1. Nya stationers, utöver Mölndal & Landvetter flygplats, påverkan på tidtabellstiden, effekten redovisad för hur de slår mot de fyra snabba regionalståg, SR, som antas per timme. Utöver regionalstågen som beskrivs ovan trafikeras sträckan Göteborg – Borås av 2 stannande höghastighetståg per timme med en restid på 25 minuter, ett regionalståg till Jönköping som mellan Göteborg – Borås bara antas stanna i Landvetter flygplats och har en restid på 29 minuter, samt ett HH-tåg utan uppehåll i Borås. Med fler stationsorter bryts möjligheten till kvartstrafik i Borås.

\*= exakt hur många regionalståg som drabbas av förbigång per timme beror på höghastighetstågens spridning, se nedan.

Redan vid en ny station blir gångtidsskillnaden så pass stor att det sannolikt kommer krävas någon förbigång. I den tidtabell som skapats i innevarande uppdrag behöver 2 av 4 regionalståg per timme i högrafik stå åt sidan för förbigång. Tidtabellstiden skiljer sig ca 5 minuter mellan de tåg som behöver stå åt sidan och de som slipper, vilket innebär att tidsavstånden mellan tåg kan komma att variera mellan 10 och 20 minuter. Om höghastighetstågen skulle kunna antas komma i väl anpassade 15-minuters-intervaller kan förbigångar undvikas. Det antagandet är dock inte rimligt att utgå ifrån då det skulle vara helt styrande för resten av trafiken i höghastighetssystemet. Analyser av tidigare utformningsantaganden har också visat att 15-minuters-intervaller skulle ge konsekvenser i form av tillkommande förbigångar för trafiken på Ostlänken. Eftersom det inte går att utgå ifrån att övrig trafik anpassas i krävd omfattning är alltså slutsatsen att en ny station innebär förbigångar för en delmängd av regionalstågen med förlängda/varierade restider som följd.



Figur 4. Grafisk tidtabell av högtrafikstimme mellan Borås och Göteborg C nedre med ett ytterligare uppehåll. Röda streck motsvarar höghastighetståg, blåa regionalståg från Borås och lila regionalståg från Jönköping. De mörkt färgade områdena visar förbigångar, det ljusa en kapacitetskonflikt som troligen löses utan förbigång.

Vid två nya stationer leder gångtidsskillnaden till att varje höghastighetståg genererar en förbigång, och förmodligen även det snabba regionalståget från/till Jönköping. Tidtabellstiden ligger nu på ca 48 minuter.

Vid tre ytterligare stationer blir hastighetsskillnaden så stor att något tåg riskerar behöva stå åt sidan för två förbigångar med tidtabellstid närmare en timme.

Analysen skulle ge snarlikt resultat även om stationerna antas tillkomma i en annan utbyggnadsordning. Antagen tidtabell på höghastighetstågen har viss påverkan på resultatet. Som nämnts skulle en fördelning med luckor på 15 minuter mellan höghastighetstågen ge färre förbigångar i fallet med en tillkommande station. Om höghastighetstågen å andra sidan går mer hopklumpade på sträckan skulle effekten sannolikt bli att antalet förbigångar skulle koncentreras på färre regionalståg. Några få tåg får alltså stå åt sidan flera gånger och skillnaden i tidtabellstid mellan snabbaste och långsammaste tåg blir ännu större.

Även i tidigare utformningar där station i Mölnlycke ingått som grundantagande har tidtabellsanalyser visat på förbigångar och oregelbundna intervaller mellan regionalstågen. 2016 gjordes till exempel en analys av Sverigeförhandlingens första bud, internt kallad US2X. Tre olika upplägg/känslighetsanalyser testades och i alla fallen

krävdes förbigångar för regionaltågen, 2, 3 respektive 4 per timme beroende på tidtabell för resterande höghastighetssystem.

Alla eventuellt tillkommande stationer måste byggas som fyrspårsstationer med plattformarna på avvikande huvudspår för att snabba tåg ska kunna göra förbigång. Detta gäller för alla stationer med resandeutbyte på de banor som innefattas i Ny Generation Järnväg.

Stationen i Borås är som nämnt antaget på bibana men kan mycket väl komma att bli annorlunda då planeringsprocessen befinner sig i ett tidigt skede. Om stationen integreras med huvudbanan blir det mindre restidspåslag för de höghastighetståg som stannar i Borås. Det kan leda till lite mer marginal mellan de snabba regionaltågen och höghastighetstågen, dock så pass lite att det inte förändrar slutsatserna ovan.

## Slutsats

Utformningen Trafikverkets positionspapper daterat 2018-10-0 innebär relativt liten gångtidsskillnad mellan höghastighetståg och regionaltåg vilket leder till goda möjligheter till attraktiva tidtabeller med regionaltåg med i princip strikt kvartstrafik. Jämfört med tidigare utformningar har detta uppnåtts genom sänkt topphastighet för höghastighetstågen samt borttagande av uppehållsmöjlighet i Mölnlycke (att Mölndal tillförts spelar mindre roll då höghastighetståg och regionaltåg går på separata spår därifrån och in mot Göteborg). Att lägga till ytterligare stationsorter skulle åter öka gångtidsskillnaden som med största sannolikhet då kräver förbigångar. Det leder till ojämna gångtider och intervaller, även om konsekvenserna också kan komma att tas ut i andra delar av systemet.

Resultatet bygger på trafiken som definieras i referenstrafiken för de nya stambanorna och som fungerar som planeringsunderlag, det finns dock ingen garanti att trafiken blir just denna den dag systemet är färdigbyggt.

# Effekter av tillkommande stationsorter med avseende på resande

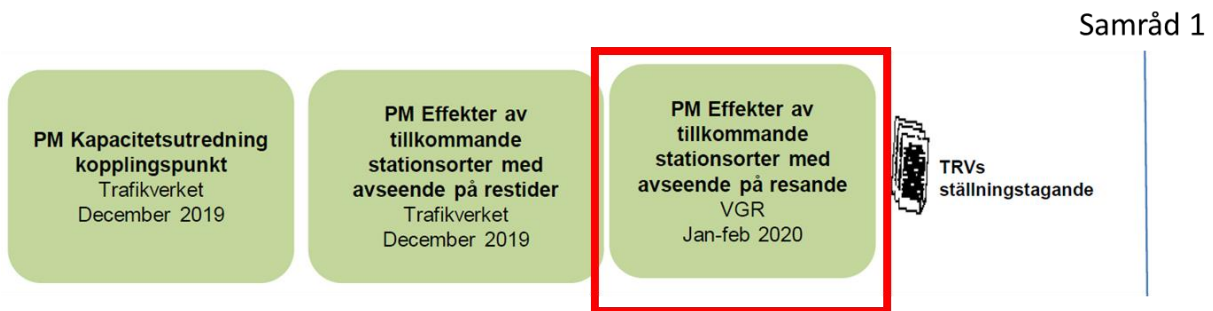


# Innehåll

Inledning .....	3
Metod och antaganden .....	4
Befolkning.....	4
Turutbud.....	4
Restid .....	5
Faktorer som påverkar resandet .....	6
Metod .....	6
Utredningsalternativ .....	7
Resultat ny stambana .....	8
UA1 .....	8
UA2.....	9
UA3.....	9
Resultat förstärkningsalternativet .....	10
UAF1.....	10
UAF2.....	10
UAF3.....	11
Resultat totalt resande i stråket Göteborg-Borås.....	12
Slutsatser .....	13

## Inledning

Detta PM är det tredje PM:et avseende effekter på kollektivtrafikresande i stråket Göteborg-Borås beroende på eventuellt tillkommande stationsorter. Restiderna och trafikeringen baseras på samma antaganden som kan utläsas i PM 2 "PM Effekter av tillkommande stationsorter med avseende på restider" som Trafikverket låtit ta fram.



PM är författat av VGR som tillsammans med Trivector Traffic AB genomfört beräkningarna av resandeeffekterna.

- Pontus Gunnäs, VGR
- Max Falk, VGR
- Mats Améen, Trivector
- Lina Dahlberg, Trivector

## Metod och antaganden

### Befolkning

Befolkningen har via kommunernas egna befolkningsprognoser och från VGR<sup>1</sup> inhämtats för år 2040. I de fall som prognosåret 2040 inte varit tillgängligt har befolkningsutvecklingen interpolerats från det närmaste årtalet.

	2019	2030	2040	RELATIV FÖRÄNDRING
<b>GÖTEBORG</b>	579 374		735 689	27%
<b>MÖLNDAL</b>	69 425	81 692	93 555	35%
<b>MÖLNLYCKE*</b>	17 510		23 980	37%
<b>LANDVETTER S**</b>	0		10000–25000	-
<b>LANDVETTER FLYGPLATS (RESENÄRER)</b>	6 400 000	8 000 000	9 000 000	41%
<b>LANDVETTER FLYGPLATSER (ARBETSPLATSER)</b>	4000		10 000	150%
<b>BOLLEBYGD***</b>	9591	11 670	13 949	45%
<b>BORÅS</b>	113 203	121 979	129 810	15%
<b>HÄRRYDA KOMMUN</b>	38 002	43 219****	52 044	37%

\*Antar samma befolkningsutveckling som för Härryda kommun

\*\* I en känslighetsanalys används ett spann av invånarantal år 2040

\*\*\*Befolkningsutv. beräknat utifrån inspel till Sverigeförhandlingen

\*\*\*\*Befolkningsprognos år 2027

### Turutbud

Antar samma trafik som Trafikverket presenterar i PM 2 med 3 höghastighetståg, 1 storregionalt tåg och 4 regionaltåg mellan Göteborg och Borås per timme och riktning.

<sup>1</sup> <http://vgregion.se/statistikdatabas>

## Restid

Restider mellan olika orter beroende på eventuellt tillkommande stationer är hämtade från PM 2 "PM Effekter av tillkommande stationsorter med avseende på restider" som Trafikverket låtit ta fram. Utifrån att dagens resande med buss har en fördelning på cirka 50 % resande från/till korsvägen respektive 50 % från/till Göteborg C har restiden Göteborg-Borås justerats från 36 min till 32,5 min som speglar en jämnare fördelning Korsvägen/Haga/centralen.

Antal tillkommande stationer	Direkt utökad tid (inbromsning, uppehåll, acceleration)	Restid utan HH-tåg på banan	Antal förbigångar per timme (för de 4 SR-tågen) med HH-tåg på banan	Restid för SR-tåg, med HH-tåg på banan (+ 5 min per förbigång)
-	-	36 min	0 st	<b>Alla SR: 36 min</b>
<b>1 (Landvetter Södra)</b>	3 min	39 min	2 st*	<b>2 tåg 39</b> <b>2 tåg 44 min</b>
<b>2 (Landvetter Södra &amp; Bollebygd)</b>	3 min (Landvetter S) + 4 min (Bollebygd)	43 min	3-4 st*	<b>Ev 1 tåg 43 min</b> <b>3-4 tåg 48 min</b>
<b>3 (Landvetter Södra, Bollebygd och Mölnlycke)</b>	3 min (Landvetter S) + 4 min (Bollebygd) + 3 min (Mölnlycke)	46 min	5 st*	<b>3 tåg 51 min</b> <b>1 tåg 56 min</b>

Tabell 1. Nya stationer, utöver Mölndal & Landvetter flygplats, påverkan på tidtabellstiden, effekten redovisad för hur de slår mot de fyra snabba regionalståg, SR, som antas per timme. Utöver regionalstågen som beskrivs ovan trafikeras sträckan Göteborg – Borås av 2 stannande höghastighetståg per timme med en restid på 25 minuter, ett regionalståg till Jönköping som mellan Göteborg – Borås bara antas stanna i Landvetter flygplats och har en restid på 29 minuter, samt ett HH-tåg utan uppehåll i Borås. Med fler stationsorter bryts möjligheten till kvartstrafik i Borås.

\*= exakt hur många regionalståg som drabbas av förbigång per timme beror på höghastighetstågens spridning, se nedan.

## Faktorer som påverkar resandet

- Västlänken +10 %  
Citytunneln i Malmö är mycket lik Västlänken i sitt utförande med en tunnellsnöring i Skånes största målpunkt där resandet fördelas på tre stationer. Vid öppnandet av citytunneln i Malmö ökade resandet med 10% tack vare att attraktiviteten i den största målpunkten ökade (Källa: Skånetrafiken).
- Mölndal +5% på resandet på hela sträckan  
Idag har Mölndal mycket svag koppling med kollektivtrafik i östlig riktning mot Borås och flygplatsen. Med ny järnväg kan ett regiontåg köra mellan Mölndal och Borås på 25 minuter<sup>2</sup>. För att ta höjd för att resandet ökar till/från Mölndal har en schablonmässig resandeökning på 5 % används som är hälften så stor som Västlänkseffekten.
- Spårfaktor +15%  
I Skåne har flera fall studerats där buss och tåg har jämförts. I de fall där förutsättningarna är lika och det enda som skiljer är tåg eller buss har resandet med tåget ökat i genomsnitt 15–20 % mer. Här används 15 % (Källa: Skånetrafiken).
- Restidselasticitet -0,6  
Om restiden minskar med 10 % ökar resandet med 6%.
- Turutbudselasticitet 0,3  
Om turutbudet ökar med 10% ökar resandet med 3%.
- Takttrafik effekt på resandet 12% från otakt till takt  
Fast minuttal och återkommande mönster i tidtabellen har visat sig ha stor effekt på resandet genom att erbjuda resenären en förutsägbarhet och enkelhet. På regionaltrafik är effekten 10–15% (Källa: KTH). Här används ett genomsnitt på 12%.

## Metod

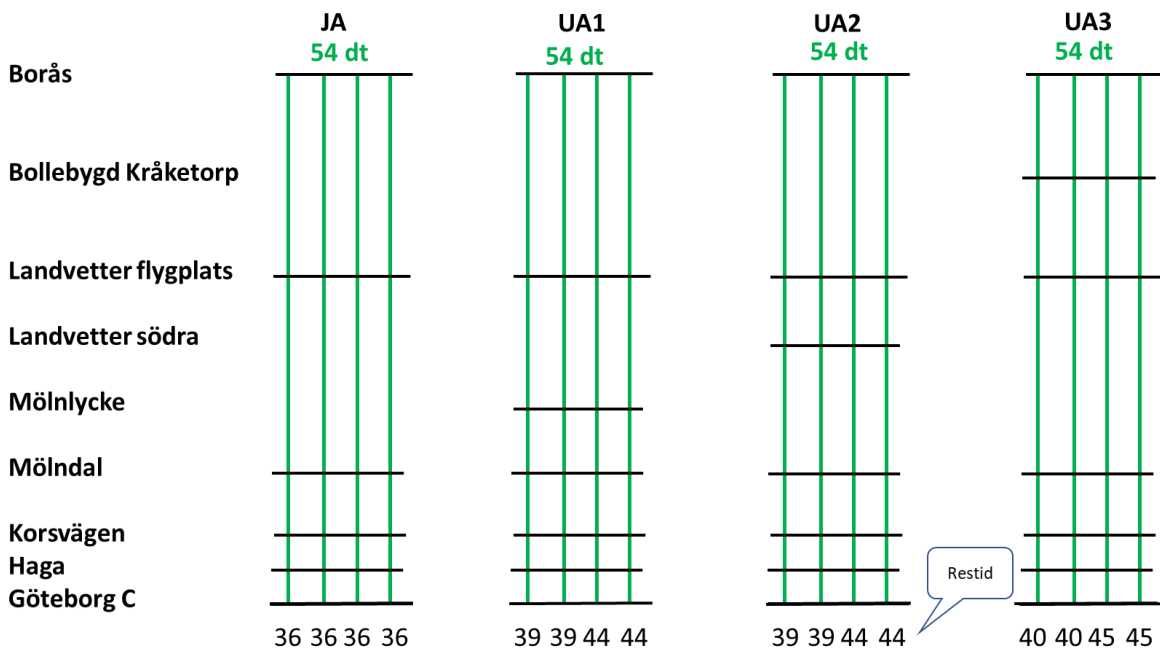
Dagens kollektivtrafikresande har räknats upp utifrån befolkningsprognoser, Västlänken, Mölndal och spårfaktor. Sedan jämförs förändringen mot idag i antal turer, restiden mellan olika målpunkter och eventuellt takttrafik om förändringen påverkar tidtabellens regelbundenhet. Summan av alla plusfaktorer och minusfaktorer ger sedan beräknat resande år 2040 för det alternativet.

<sup>2</sup> 25 min stämmer med endast uppehåll i Landvetter flygplats. Ytterligare uppehåll ökar restiden.

## Utredningsalternativ

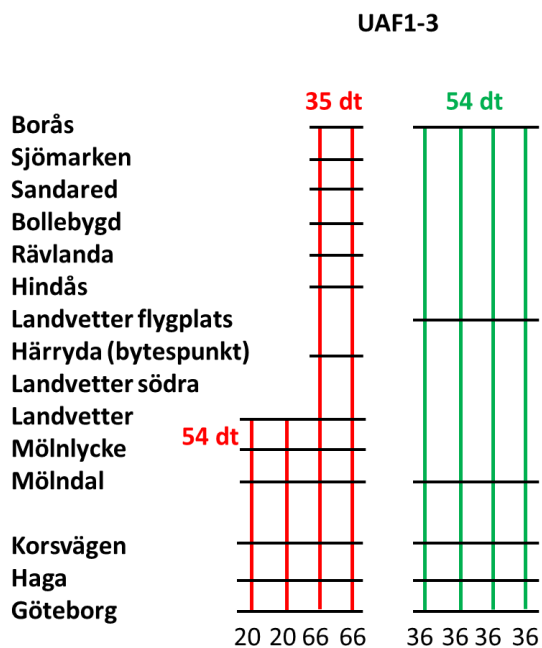
För att jämföra förändringarna av tillkommande stationsorter i ett alternativ beräknas först ett jämförelsealternativ (JA) som består av ny järnväg mellan Göteborg-Borås via Mölndal med station i Landvetter Flygplats som ersätter linje 100 och flygbussar. I övrigt är kollektivtrafiken samma som dagens. För Landvetter Södra används i samtliga alternativ ett spann av invånarantal mellan 10 000 – 25 000. I JA antas Landvetter S trafikeras av expressbuss likt dagens Landvetter tätort.

Utredningsalternativen (UA) beräknar sedan effekterna av att lägga till en station i taget mellan Göteborg-Borås på ny stambana (Mölnlycke, Landvetter S och Bollebygd).



Figur 1 Varje lodrätt grönt streck symboliserar ett regionaltåg per timme. Tvärgående svarta streck är stationsuppehåll, och siffran under gröna streck är restiden mellan Göteborg och Borås för det tåget.

Utöver den nya stambanan har *förstärkningsalternativet* (UAF) utretts. Det bygger på kopplingspunkten mellan Mölndal och Mölnlycke som beskrivs i PM 1 där ny stambana kopplas samman med befintlig järnväg. Det ger en kombination av ny och befintlig järnväg där Mölnlycke, Landvetter S och Bollebygd kan trafikeras med förbättrad tågtrafik utan att stanna de fyra snabba regiontågen i UA1-UA3 på ny stambana. I UAF1 redogör för effekten för Mölnlycke på befintlig järnväg. I UAF2 beräknas effekten av att bussmata Landvetter S till Landvetter tätort (ny station på befintlig järnväg). UAF3 redogör effekterna för Bollebygd med fler tåg på befintlig järnväg.

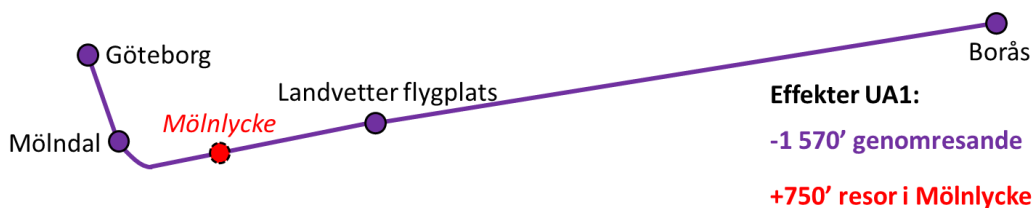


Figur 2 Förstärkningsalternativet som kombinerar befintlig järnväg (tågtrafiken illustreras med rött) och ny stambana (tågtrafiken illustreras med grönt). Varje streck illustrerar en avgång per timme och riktning.

## Resultat ny stambana

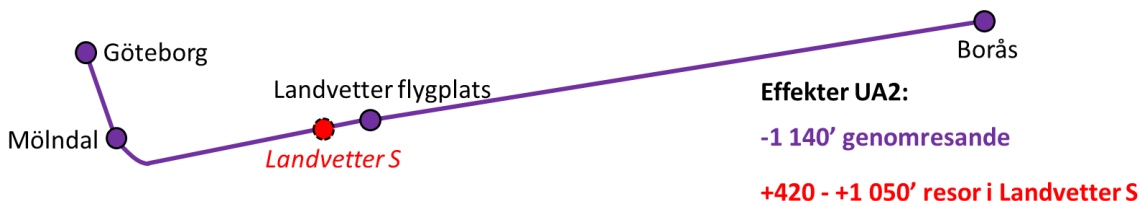
### UA1

En station i Mölnlycke vid en ny stambana påverkar genomresande negativt med förlängd restid för ett stationsuppehåll, där två tåg dessutom får en förbigång som innebär ytterligare 5 minuter väntetid vid stationen. Sammanlagt minskar resandet med 1 570 000 resor/år för genomresande för att restiden och attraktiviteten minskar. Resandet ifrån Mölnlycke ökar med 750 000 resor/år med tågtrafik jämfört med JA. De resor som tillkommer i Mölnlycke är till största delen riktade mot Göteborg och är kortare än genomresandet. Resultat för UA1 innebär – 820 000 resor/år och minus 59 240 000 personkilometer.



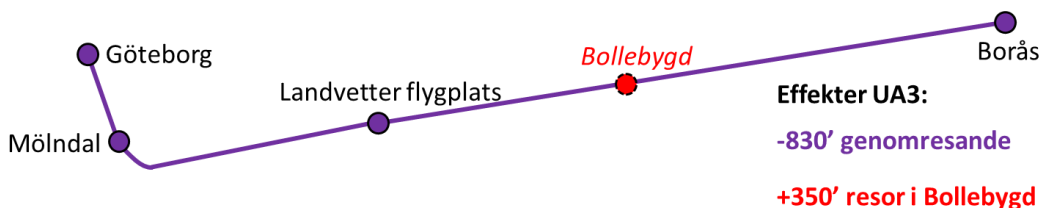
## UA2

En station i Landvetter S medför en förlängd restid för genomresande med 3 minuter för samtliga 4 tåg i timmen, och två tåg får ytterligare 5 minuter (sammanlagt 8 min) för att höghastighetståg ska köra om. Genomresandet minskar med 1 140 000 resor/år. Lokalt ökar resandet tack vare kortare restid med tåget. Ökat resande i Landvetter södra beräknas till 420 000 – 1 050 000 resor per år beroende på om det är 10 000 – 25 000 invånare. Resultat för UA2 innebär ett minskat resande med 720 000 resor/år vid 10 000 invånare eller 90 000 resor/år om det bor 25 000 invånare i Landvetter S. Resorna från Landvetter S är kortare än genomresande och mätt i personkilometer (pkm) minskar antal pkm med 43 320 000 – 30 030 000 pkm.



## UA3

En station i Bollebygd förlänger restiden med 4 minuter för samtliga tåg som stanna där. 2 av 4 tåg per timme får dessutom vänta in ett höghastighetståg som ska köra om (sammanlagt 9 min restidsförlängning). Däremot påverkar inte Bollebygd resenärer mellan Göteborg-Landvetter flygplats, mer än att tidtabellen blir ojämn. Genomresandet beräknas minska med 830 000 resor/år. Lokalt ökar resandet i Bollebygd tack vare kortare restider och flera avgångar. Resandet i Bollebygd beräknas öka med 350 000 resor/år. Totalt för UA3 innebär detta ett minskat totalresande med 480 000 resor/år. Antal personkilometer beräknas minska med 45 770 000 pkm.



Tabell 1

Sammanställning av resultat UA1-UA3.

\*intervallet beror på om det bor 10 000 – 25 000 invånare i Landvetter S.

	Påverkan genomresande	Påverkan lokalt	Skillnad mot JA	Personkilometer
<b>UA1 (station i Mölnlycke)</b>	-1 570'	750'	<b>-570'</b>	<b>-59 240'</b>
<b>UA2 (Station i Landvetter S) *</b>	-1 140'	420' - 1 050'	<b>-720' – -90'</b>	<b>-43 320' – -30 034'</b>
<b>UA3 (Station i Bollebygd)</b>	-830'	350'	<b>-480'</b>	<b>-45 770'</b>

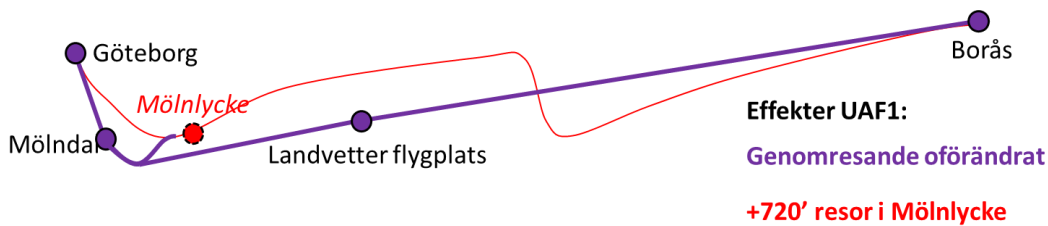


## Resultat förstärkningsalternativet

Som ett alternativ till en station på ny stambana analyserar effekterna av att kombinera en ny stambana med en förstärkt befintlig järnväg som kopplas till Mölndal och Västlänken.

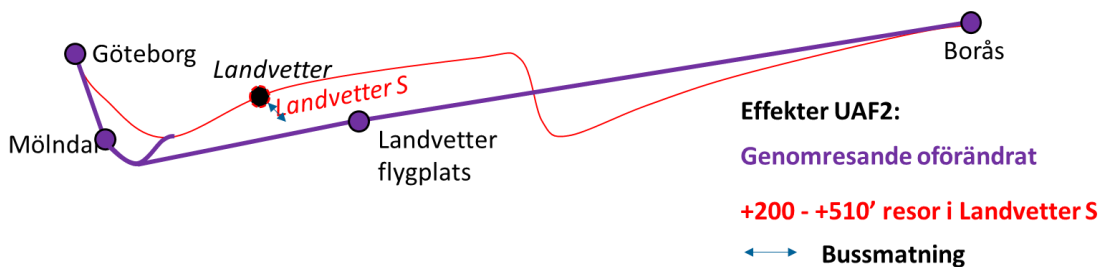
### UAF1

Resandet från Mölnlycke kan med en förstärkt befintlig järnväg som kopplas mot Mölndal få ut i stort samma effekt som vid en station på ny stambana. Skillnaden är att kopplingen till Borås tar längre tid och resor till/från Flygplatsen kräver ett byte, men i gengäld förstärks kopplingen mellan Mölnlycke och övriga orter på befintlig järnväg som idag har ett stort resande inom stråket. Genomresandet påverkas inte om den befintliga järnvägen används. Lokalt beräknas resandet i Mölnlycke öka med 720 000 resor/år.



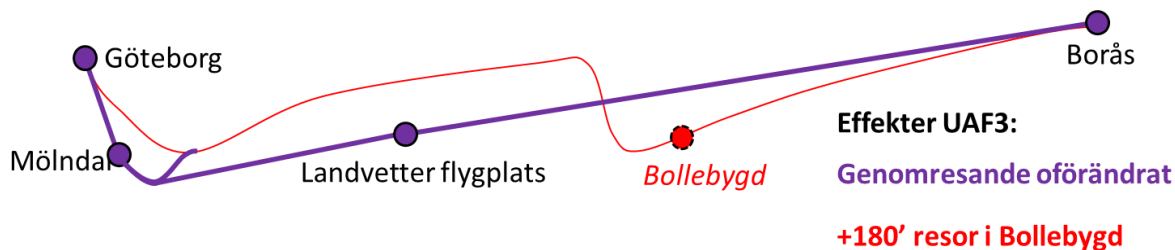
### UAF2

Med en ny station i dagens Landvetter tätort analyserar UAF2 att Landvetter S reser med buss till Landvetter och tar tåget därifrån. Restiden från Landvetter och en station på ny stambana skiljer inte så mycket åt (20 min Göteborg-Landvetter tätort, och 18 min Landvetter S-Gbg på ny stambanan). Med en bussresa till stationen kan bussen anpassas till tågets avgång, men förlänger restiden och kräver ett byte. Genomresande påverkas inte av detta alternativ. Lokalt ökar resandet med 200 000 – 510 000 resor/år.



## UAF3

Bollebygd har redan idag en station på den befintliga järnvägen. Med förstärkningsalternativet kan dagens tåg tredubblas i antal som stannar i Bollebygd och dessutom nå flygplatsen via byte, Mölndal och Västlänken. Jämfört med en station på ny stambana är restiden inte lika kort, men genomresandet påverkas inte. Lokalt beräknas resandet i Bollebygd öka med 180 000 resor/år.



Tabell 2 Sammanfattning av resultat UAF1-UAF3.  
\*intervallet beror på om det bor 10 000 – 25 000 invånare i Landvetter S.

	Påverkan genomresande	Påverkan lokalt	Skillnad mot JA
<b>UA1F (förstärkningsalt. Mölnlycke på befintlig jvg)</b>	0	720'	+720'
<b>UAF2 (förstärkningsalt, Lv S via Landvetter tätort) *</b>	0	200'–510'	+200' – +510'
<b>UAF3 (förstärkningsalt, Bollebygd på befintlig jvg)</b>	0	180'	+180'

Sammantaget ger förstärkningsalternativet ett högre totalresande i stråket Göteborg-Borås.

Tabell 3 Sammanställning av både UA1-UA3 och UAF1-UAF3.

	Påverkan genomresande	Påverkan lokalt	Skillnad mot JA	Personkilometer
<b>UA1 (station i Mölnlycke)</b>	-1 570'	750'	-570'	-59 240'
<b>UA1F (förstärkningsalt. Mölnlycke på befintlig jvg)</b>	0	720'	+720'	0
<b>UA2 (Station i Landvetter S)</b>	-1 140'	420'-1 050'	-720' – -90'	-43 320' – -30 034'
<b>UAF2 (förstärkningsalt, Lv S via Landvetter tätort)</b>	0	200'–510'	+200' – +510'	
<b>UA3 (Station i Bollebygd)</b>	-830'	350'	-480'	-45 770'
<b>UAF3 (förstärkningsalt, Bollebygd på befintlig jvg)</b>	0	180'	+180'	

## Resultat totalt resande i stråket Göteborg-Borås

### JA – ny stambana och busstrafik i övrigt

Idag sker det 7,6 miljoner kollektivtrafikresor/år i stråket Göteborg-Borås som till 97 % sker med buss. En ny stambana (JA) mellan Göteborg-Borås ökar resandet i stråket genom kortare restider mellan Göteborg-Mölndal-Flygplatsen-Borås. Utöver restidsminskningen är det också ett expansivt stråk som tillsammans med befolkningstillväxten beräknas ha 13–14 miljoner kollektivtrafikresor/år 2040. En utmaning i stråket sett till ökad kollektivtrafik är att busstrafiken i flera reserelationer redan idag går fulla. Det innebär att en resandeökning hämmas av kapacitetsbrist i busstrafiken, men beräknas ändå öka något till 2040 med en utökad busstrafik för att möta en ökad befolkning.

### Förstärkningsalternativet: UAF1-UAF3 ny stambana i kombination med förstärkt befintlig järnväg

Förstärkningsalternativet innebär att majoriteten av orterna i stråket Göteborg-Borås får en förstärkt tågtrafik som i stor utsträckning kan ersätta dagens busstrafik. Genom ökad turtäthet och ökad attraktivitet med en ny koppling till Mölndal och Västlänken ökar kollektivtrafikresandet. Resandet i stråket Göteborg-Borås med ny stambana och förstärkt befintlig järnväg beräknas till 17,5–19,1 miljoner resor/år.

Tabell 4 Totalt resande i stråket med dagens kollektivtrafik, JA och förstärkningsalternativet.

	Idag	JA	Förstärkningsalternativet
<b>Totalt resande i stråket</b>	7 600'	13 000'–14 000'	17 500' – 19 100'
<b>Ökat resande jämfört med idag</b>	-	5 400' – 6 400'	9 900' – 11 500'

## Slutsatser

- En ny stambana utan ytterligare stationer utöver Göteborg, Mölndal, Landvetter Flygplats och Borås beräknas öka dagens cirka 7,6 miljoner resor/år i stråket till 13–14 miljoner resor/år.
- En kombination av ny och befintlig järnväg (förstärkningsalternativet) beräknas ha potential att mer än fördubbla kollektivtrafikresandet i stråket till totalt 17,5–19,1 miljoner resor/år.
- Vid en ytterligare station på ny stambana krävs det ”förbigångar” vilket innebär att höghastighetståget kör ikapp regionaltåget och regionaltåget tvingas stå åt sidan och bli omkört.
  - Förbigångar innebär en ökad risk för förseningar och kommer att minska punktligheten. Ingen hänsyn är taget till detta i beräkningarna.
  - Den relativa restidsförlängningen är lång med ett tidspåslag för 2 tåg med 8–9 minuter på en sträcka som annars tar 36 minuter mellan Göteborg-Borås. Beräkningarna tar hänsyn till restidsförlängningen, men inte den upplevda restiden som det innebär att stå still 8–9 minuter mitt på sträckan.
- Effekterna på resandet med en ny station i Bollebygd, Landvetter S eller Mölnlycke minskar antal personkilometer för det framtida resandet i stråket Göteborg-Borås.
- Med ytterligare 1 station på ny stambana minskar det totala antalet resor. Därför har kombinationen av 2 eller fler ytterligare stationer inte analyserats.
- Med förstärkningsalternativet krävs att befintlig järnväg kopplas samman mellan Mölnlycke och Mölndal och att kapaciteten förstärks så att järnvägen klarar av kvartstrafik till Landvetter och halvtimmetrafik till Borås.

## Nya stambanor – ställningstagande delen Göteborg-Borås

Detta ställningstagande 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". Detta för att säkra syfte och övergripande mål med nya stambanor samt att skapa tydliga förutsättningar för planläggningen av projektet Göteborg-Borås.

Om det i ett senare skede kommer politiska beslut som innebär förändrade förutsättningar i förhållande till denna inriktning kommer den att revideras, dock sannolikt med konsekvenser på tid för byggstart och projekteringskostnader.

### Bakgrund och regeringens beslut

I Sverige utreds en utbyggnad av nya stambanor mellan Stockholm – Malmö och Stockholm – Göteborg

#### *Beslut om Nationell plan*

Regeringen beslutade den 30 maj om ny Nationell plan. Av beslutet framgår följande vad gäller nya stambanor: "Regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg. Utbyggnaden ska utgå från var och en av de tre ändpunkterna. I den nationella planen för 2018–2029 ingår sträckorna Järna – Linköping (Ostlänken), Lund–Hässleholm samt Göteborg – Borås."

Av presentationsmaterial från regeringen framgår att utbyggnaden ska ske i den takt som ekonomin tillåter, men att fortsatta diskussioner krävs för att finna en bred politisk överenskommelse för nya stambanor för höghastighetståg.

#### *Tidigare beslut om hastighetsstandard, stationsorter samt stationslägen och utformning*

I Trafikverkets positionspapper Nya stambanor - ny generation järnväg daterad 2018-10-05 tydliggörs att fortsatt arbete för delen Göteborg-Borås ska dimensioneras för 250 km/h.

Gällande stationsorter är utgångspunkt att det endast är Mölndal, Landvetter och Borås som är aktuella ur ett nationellt perspektiv och att stationsorter utöver detta kan endast accepteras om det kan lösas utan att det medför oacceptabelt stora störningar för den genomgående trafiken, samt att det finns en medfinansiering som täcker merkostnaden för den delen av investeringen som inte kan hänföras till ett nationellt mervärde/nytta.

Gällande stationslägen tydliggörs att staten ska stå för grundutförande på stationerna som är aktuella utifrån ett nationellt perspektiv. Vid eventuella tillägg kan staten stå för den kostnad

som kan hänföras till ett nationellt mervärde och i övrigt ska respektive kommun eller region bekosta detta. Det gäller inte minst tätortspassager som är kostnadsdrivande och som även innebär stora tidsförluster. Av det skälet ska externa lägen prövas i varje särskilt fall.

Ett samverkansdokument, daterat 2019-02-27, har upprättats mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen med syftet att klargöra vilka förutsättningar som skall gälla för planering av ny järnväg mellan Göteborg – Borås.

### Upprättade faktaunderlag

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

- PM Kapacitetsutredning kopplingspunkt Mölnlycke, daterad 2020-01-9
- 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)

### Trafikverkets ställningstagande

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.

Då befintliga och eventuellt tillkommande stationer på Kust till kustbanan mellan Göteborg och Borås, utöver stationer enligt Trafikverkets positionspapper daterat 2018-10-08, är möjliga att trafikera genom en framtida koppling mellan ny stambana och befintlig Kust till kustbana via en kopplingspunkt strax öster om Mölndal gör Trafikverket bedömningen att detta ska fortsätta att utredas och värderas inom ramen för pågående åtgärdsvalsstudie stråket Göteborg-Borås.

Detta sammantaget gör att Trafikverket bedömer att största nyttan med ny stambana uppstår i utformning i enlighet med Trafikverkets positionspapper daterat 2018-10-05 där korridorer utformas och prövas utifrån stationsorterna Mölndal, Landvetter flygplats och Borås.

### Genomförda samråd

Upprättade faktaunderlag har redovisats i projekt Göteborg-Borås samrådsgrupper på politisk och tjänstemannanivå.

Samråd inför ställningstagandet har skett internt i Trafikverket, med verksamhetsområdena Planering nationellt och Stora Projekt.

**Ärendenummer**  
TRV 2019/139221

**PM**

Dokumentdatum

2020-03-04

Sidor

3(3)



Göteborg 2020-03-05

Jörgen Einarsson  
Regional direktör Planering Väst, Trafikverket

Trafikverket, ärendenummer TRV 2019/1823

**Yttrande över samrådsremiss 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 för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor. Göteborgs Stad lämnar härmed enligt nedan stadens synpunkter på samrådshandlingen, samt på Trafikverkets ställningstagande för nya stambanor, delen Göteborg – Borås.

**Samrådsremiss 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.

***Miljöpåverkan***

*Naturmiljö*

Inga höga naturvärden berörs av projektets utredningsområde. Det finns dock lövskog och eventuella mindre hackspett-miljöer strax utanför utredningsområdet som kan komma att behöva beaktas i det fortsatta arbetet. Mölndalsåns värden kan påverkas i byggskedet via dagvatten vilket också behöver beaktas.

*Klimat*

Göteborgs Stad välkomnar att Trafikverket lyfter projektets klimatpåverkan i byggskedet, samt att Trafikverket i kommande lokaliseringsutredning ska undersöka möjligheterna till reduceringsåtgärder för minskad klimatpåverkan. Göteborgs Stad ser också att projektet vid färdigställande har goda effekter på klimatet med en överflyttning från andra trafikslag i stråket till den nya järnvägen. Göteborgs Stad ser att dessa effekter kan belysas tydligare framöver.

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.

*Indirekta effekter*

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.



## *Vatten*

Trafikverket har på ett bra sätt belyst vattenfrågorna, både utifrån påverkan på miljökvalitetsnormer och påverkan i samband med byggskede.

## *Förorenad mark*

Trafikverket hänvisar till de förorenade områden som är riskklassade samt att det inte kan uteslutas att det kan finnas områden som inte klassificerats och andra områden som kan utgöra en risk. Trafikverket bör i det fortsatta arbetet, med bakgrund av områdets karaktär och miljöförvaltningen i Göteborgs Stads kännedom, snarare utgå från att det finns förorenade områden som inte är klassificerade och att området till stor del i någon mån är förorenat.

## *Luftkvalitet*

I det fortsatta arbetet behöver uppkomsten av partikelhalter från den nya stambanan utredas.

## *Ljudmiljö*

Området exponeras redan idag för höga bullernivåer från det omgivande väg- och järnvägsnätet. En utbyggnad med stambanan kommer att bidra till ökade ljudnivåer i området.

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.

## ***Barriäreffekter***

För att skapa attraktiva livsmiljöer behövs en sammanhängande stad med minskade störningar i form av buller, avgaser och barriärer. Den statliga infrastrukturen skapar barriärer och tar även stora arealer attraktiv mark i anspråk. 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. Detta kan exempelvis ske genom att skapa robusta länkar över eller nedsänkning av de statliga vägar och järnvägar som idag skapar stora barriäreffekter.

Trafikstråket genom Mölndalsåns dalgång utgör en kraftig barriär för stadslivet. Kopplingen mellan bebyggelsen utefter dalgångens båda sidor är dålig. För en god utveckling behöver barriärverkan överbyggas och stadsdelarna kopplas samman. Barriäreffekten kan komma att förstärkas under byggskedet samt efter färdigställd järnvägsanläggning. Göteborgs Stad skulle välkomna att Trafikverket i samverkan med Staden tar fram åtgärdsförslag för att minska barriäreffekterna och möjliggöra goda kopplingar för primärt gång- och cykeltrafik, under såväl byggskedet samt på längre sikt.

Projektet behöver beakta och möjliggöra den gång- och cykelbro mellan Kallebäck och Grafiska vägen/Mölndalsvägen som finns med fördjupad översiktsplan för Mölndalsåns dalgång samt i detaljplan, då detta är en viktig koppling för att överbygga trafikbarriären. Staden förutsätter att pågående dialog med Trafikverket i frågan fortsätter under projektet.

## ***Stadsutveckling***

Området kring järnvägsprojektet präglas 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 planlagd gång- och cykelbro förbinder Kallebäck med Grafiska vägen i höjd med ICA Maxi. Runt ICA Maxi planeras 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.

Trafikverket behöver beakta ovanstående i planeringen av den nya järnvägen i sträckningen Almedal – Mölndal, i syfte att begränsa påverkan på stadsutveckling i området. Göteborgs Stad 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.

### ***Framtida infrastrukturåtgärder***

I det tidigare samrådsunderlaget för Trafikverkets lokaliseringsutredning Almedal – Mölnlycke framförde Trafikverket att om det i framtiden kommer att byggas ytterligare två spår till Landvetter flygplats bör två spår gå via Mölndal och två via raka vägen (Almedal direkt till Mölnlycke) eftersom det inte är möjligt att ansluta fyra spår till Väst kustbanan i en och samma punkt, varken i Almedal eller söder om Mölndal.

I och med det förstärkningsalternativ som nu utreds inom pågående åtgärdsvalsstudie, med koppling mellan befintlig bana i Mölnlycke och den nya stambanan strax öster om Mölndal, skapas nya förutsättningar för kapaciteten i stråket som ej ingick i föregående lokaliseringsutredning. Därför önskar Göteborgs Stad 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”.

E6 är en viktig del i ett framtida Metrobussystem vilket behöver beaktas. Likaså behöver Trafikverket bevaka att framtida kopplingar mellan Rv 40 och E6 fortsatt är möjliga att genomföra efter färdigställande av projekt ny stambana 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.

### **Trafikverkets ställningstagande för nya stambanor – delen Göteborg – Borås**

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 inom den politiska samrådsgruppen för Göteborg – Borås:

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

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

Sträckan mellan Göteborg – Borås är idag ett av landets största pendlingsstråk. Järnvägsutbyggnaden väntas ha positiva effekter för en förstärkt arbetsmarknadsregion och fler hållbara transporter. Järnvägsuppkopplingen till Landvetter flygplats skapar bättre förutsättningar för fler internationella direktdestinationer till och från flygplatsen, vilket är viktigt för Göteborg som attraktiv destination för både näringsliv och turism. För förstärkningen av arbetsmarknadsregionen är det också positivt att stråket Göteborg – Borås får en järnvägsuppkoppling till arbetsplatser i Mölndal och sydvästra Göteborg.

Göteborgs Stad vill framhålla att Staden ser målet på 35 minuters restid mellan Göteborgs C – Borås som viktig för att säkerställa en attraktiv pendling med tåg mellan de två städerna, för att nå önskade effekter avseende förstärkt arbetsmarknadsregion och överflytt från andra trafikslag till tåg. I detta ser Göteborgs Stad att Trafikverket i samverkan med Borås Stad behöver identifiera ett centralt eller centrumnära stationsläge för den nya stambanan, som uppfattas som en attraktiv start- eller målpunkt för resenärerna.

Trafikverket behöver även i samverkan med Swedavia säkerställa ett attraktivt stationsläge under Landvetter flygplats. Göteborgs Stad ser sträckningen via Mölndal som viktig utifrån att den dels fångar upp resenärer till/från Mölndal samt sydvästra delarna av Göteborg, samt att det skapar bättre förutsättningar för resenärer från Halland att nå Landvetter flygplats via tåg. Göteborgs Stad bedömer också att ytterligare två spår mellan Almedal och Mölndal skapar en bättre robusthet för järnvägssystemet söderut i pendlingsstråket till Kungsbacka.

Göteborgs 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. 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.

**Göteborgs kommunstyrelse**