

Yrkande

Sverigedemokraterna



2024-10-28

Ärende nr SLK-2024-00793

Yrkande angående – Godkännande av avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg – Borås, samt kompletterande remiss inför tillåtlighetsprövning

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen och kommunfullmäktige:

1. Avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg – Borås, i enlighet med bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande godkänns, dock med undantag av finansieringsdelen av östlig anslutning från Mölnlycke till den nya järnvägen. *(Härryda Kommun behöver ta ett större finansiellt ansvar. Göteborgarnas skattemedel ska inte användas för att finansiera andra kommuners nyttor).*
2. Yttrande över Trafikverkets kompletterande remiss inför tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av ny järnväg mellan Göteborg och Borås, i enlighet med bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, översänds till Trafikverket.
3. Beslut om kommande avtal fattas av Kommunfullmäktige.

Yrkandet

Vi ställer oss försiktigt positiva till den framtida järnvägen mellan Göteborg och Borås. Den kommer främja utvecklingen av hela Göteborgsregionen och stärka besöksnäringen i Göteborg. Arbetspendlandet underlättas och antalet bussar mellan storstäderna kan hållas nere vilket minskar trafikbelastningen i Göteborgs centrala delar. Lika påtaglig är tågförbindelsen till Landvetter flygplats. Nyttorna är många och sedan länge efterfrågade.

Gällande finansieringsdelen av östlig anslutning från Mölnlycke till den nya järnvägen ställer vi oss dock tveksamma. Där anser vi att Härryda Kommun behöver ta ett större finansiellt ansvar. Göteborgarnas skattemedel ska inte användas för att finansiera andra kommuners nyttor, framför allt inte när välfärden i Göteborg går på knäna.

Därförutom är detta projekt av sådan principiell storlek och betydelse att beslut om kommande avtal ska fattas av kommunfullmäktige.

**Tjänsteutlåtande**

Utfärdat 2024-10-11

Diarienummer SLK-2024-00793

Handläggare

Fredrik Nielsen

Telefon: 031-368 01 80

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

Godkännande av avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg – Borås, samt kompletterande remiss inför tillåtlighetsprövning

Förslag till beslut

I kommunstyrelsen:

1. Avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg – Borås, i enlighet med bilaga 1 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, godkänns. Kommunstyrelsens ordförande får i uppdrag att för Göteborgs Stad underteckna avtalet samt bemyndigas att godkänna justeringar av redaktionell karaktär.
2. Yttrande över Trafikverkets kompletterande remiss inför tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av ny järnväg mellan Göteborg och Borås, i enlighet med bilaga 3 till stadsledningskontorets tjänsteutlåtande, översänds till Trafikverket.

Sammanfattning

Kommunfullmäktige godkände överenskommelse ”Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås” den 10 oktober 2024 och gav då kommunstyrelsen mandat att fatta beslut om föreliggande avtal.

Avtalet avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg – Borås anger sträckning och stationslägen för den nya järnvägen mellan Göteborg – Borås (se bild 1 nedan). Järnvägsobjektet har en total beräknad investeringsvolym på 47 900 mnkr (prisnivå 2021-02), där staten genom Trafikverket via anslag i nationell plan finansierar 43 500 mnkr. Berörda parter medfinansierar 4 400 mnkr enligt fördelningen som framgår nedan i tjänsteutlåtandet, där Göteborgs Stad medfinansierar 1 mdkr. Medfinansieringen syftar till att finansiera utbyggnad av stationen under Landvetter flygplats till fyrspårsstation (merkostnad i förhållande till kostnaden för station med två plattformsspår) samt den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station. Byggnation av fyrspårsstation under Landvetter flygplats skapar långsiktiga förutsättningar för att effektivt kunna nyttja järnvägens kapacitet, i en möjlig framtida utbyggnad mot Jönköping – Stockholm.

Ärendet innefattar även en kompletterande remiss från Trafikverket inför tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av nya järnväg mellan Göteborg och

Borås. I förslaget till yttrande framförs att Göteborgs Stad tillstyrker att regeringen tillåter planerad utbyggnad och att staden delar Trafikverkets bedömning av rangordning av korridorer (se bild 2 nedan).

Bedömning ur ekonomisk dimension

Under beskrivningen av ärendet nedan redovisas mer ingående de ekonomiska konsekvenserna av avtalet för staden och vilka möjligheter till hantering som står till buds.

Föreslagen medfinansiering om 1 mdkr 2021-02 års prisnivå motsvarar ca 1,23 mdkr i 2024-07 års prisnivå. Medfinansieringen ska kostnadsföras det år avtal tecknas, men lagstiftningen medger att kommuner kan periodisera kostnaden med enhetliga belopp på upp till maximalt 25 år. Avtalet anger att staten, genom Trafikverket via anslag i nationell plan, ansvarar för kostnadsökningar för järnvägsobjektet.

Utöver den direkta medfinansieringen innebär åtagandet att det sker en uppräknings av medfinansieringen fram till dess att kommunen gör de faktiska utbetalningarna till projektet enligt en framtida betalplan. Den årliga faktiska indexuppräknings belastar stadens resultat årligen.

Därutöver tillkommer räntekostnader för den upplåning som krävs för att genomföra de framtida utbetalningarna.

Avtalet anger att kostnader för upprättande av detaljplaner för järnvägsobjektet, inklusive samtliga tillhörande detaljplanelhandlingar, ska bäras av respektive planläggande kommun. Åtagandet är begränsat utifrån stadens åtagande som helhet, men blir en del av det samlade åtagandet som kan komma att behöva omhändertas inom ramen för kommande års budgetprocess.

Ekonomiska konsekvenser för en medfinansiering finns inte inarbetad i budget för 2024 eller i "Förutsättningar för budget 2025-2027".

Stadsledningskontorets avser att i första hand inarbeta medfinansieringsåtagandet inom ramen för årets resultat 2024, om det ryms inom kommunfullmäktiges beslutade budget. Det vill säga ett balanskravsresultat på plus minus noll och maximalt nyttjande av stadens resultatutjämningsreserv enligt gällande riktlinjer. I andra hand avser kontoret att periodisera kostnaderna på 15 år, för att takta mot projektets översiktliga genomförandetid. Fastställande av hanteringen sker inom ramen för beslut om årsbokslutet.

Bedömning ur ekologisk dimension

En färdigställd järnväg mellan Göteborg och Borås väntas ge positiva effekter för miljön, utifrån en överflyttning från vägtransporter till tåg i stråket Göteborg – Borås. Göteborgs Stad har tidigare i samråd 1-3, samt samrådet under år 2022 om gransknings- och beredningsremiss, framfört synpunkter kopplat till naturmiljö, klimat, indirekta effekter, förorenad mark, vatten, luftkvalitet, ljudmiljö/buller, påverkan på Rådasjön under byggskedet samt miljö kvalitetsnormer för vatten och översvämningrisker. I förslaget till yttrande till Trafikverket framförs att de synpunkter som Göteborgs Stad tidigare lämnat fortsatt bör beaktas i projektering och byggnation av järnvägen.

Bedömning ur social dimension

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

Bilagor

1. Avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg – Borås.
2. Trafikverkets kompletterande handlingar inför tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av ny järnväg mellan Göteborg och Borås.
3. Förslag till yttrande över Trafikverkets remiss avseende kompletterande handlingar inför tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av ny järnväg mellan Göteborg och Borås.

Ärendet

Ärendet innefattar godkännande av avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg – Borås, som även omfattar ekonomiska åtaganden i form av medfinansiering från Göteborgs Stad till den kommande järnvägen Göteborg – Borås. Avtalet ska vara godkänt och undertecknat senast den 31 december 2024.

Ärendet innefattar även en kompletterande remiss från Trafikverket inför tillåtlighetsprovning enligt 17 kap. miljöbalken av nya järnväg mellan Göteborg och Borås. Sista svarsdatum är den 8 november 2024. Göteborgs Stad har fått förlängd svarstid för att kunna behandla ärendet senast på kommunstyrelsens sammanträde den 20 november 2024.

Beskrivning av ärendet

För bakgrundsinformation kring projekt ny järnväg Göteborg - Borås avseende lokaliseringsutredningen som pågick 2019-2022, utredningar, samrådsremisser samt Göteborgs Stads yttrande till de fyra föregående samråden, se kommunstyrelsens ärenden 2020-05-06 § 447 (samråd 1), 2020-11-11 § 941 (samråd 2), 2021-06-16 § 546 (samråd 3) samt 2022-04-27 § 371 (gransknings- och beredningsremiss samt tecknande av avsiktsförklaring om samverkan för ny järnväg Göteborg – Borås). För bakgrundsinformation avseende perioden mellan regeringens beslut 22 december 2022 att avbryta planeringen för nya stambanor för höghastighetståg, till och med överenskommelsen mellan berörda parter den 30 augusti 2024, se ärende KF 2024-10-10 handling 168.

Avtal om medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg – Borås

Avtalet i bilaga 1 bygger på parternas överenskommelser ”Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås”, 19 juni 2024, samt ”Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås”, 30 augusti 2024. Kommunfullmäktige godkände överenskommelse ”Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås” den 10 oktober 2024 och gav då kommunstyrelsen mandat att fatta beslut om föreliggande avtal.

Syftet med avtalet är att i enlighet med överenskommelserna övergripande reglera parternas åtaganden och finansiella ansvar för planering och genomförande av järnvägsobjektet samt åtgärder i anslutning till järnvägsobjektet vid dess stationer. Avtalet ska bland annat:

- Skapa stabila planeringsförutsättningar kring genomförbarhet och järnvägens utformning som möjliggör att Trafikverket kan återuppta planläggningsarbetet för ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringalternativ i lokaliseringsutredningen (se mer info nedan) samt påbörja planläggningsarbete med ett inledande lokaliseringsskede för bibana Mölnlycke som väster- och österifrån ansluter till befintlig Kust till kust-bana vid Mölnlycke station.
- Tydliggöra huvudsaklig ansvarsfördelning för genomförande av nödvändiga åtgärder för planering och genomförande av järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning till järnvägsobjektet vid dess stationer. Göteborgs Stad har ingen station i järnvägsobjekt Göteborg – Borås.

- Redovisa bedömda kostnader för järnvägsobjektet, hur finansieringen ska fördelas och hur kostnadsförändringar ska hanteras.

Avtalet anger att järnvägsobjektet i sin helhet omfattar:

- Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringalternativ i lokaliseringsutredningen. Järnvägen planeras för att inte omöjliggöra framtida utbyggnad österut och framtida stationslägen vid Landvetter södra och Bollebygd, omfattande till exempel behov av raksträckor för att kunna lägga växlar för framtida stationer. I ny järnväg Göteborg-Borås ingår ny station under Landvetter flygplats och ombyggda stationer i Mölndal och Borås. Stationen under Landvetter flygplats byggs ut med fyra spår.
- Bibana Mölnlycke, inklusive ombyggd station i Mölnlycke, med såväl östlig som västlig anslutning till ny järnväg Göteborg-Borås och med bibehållen koppling till Kust till kust-banan.

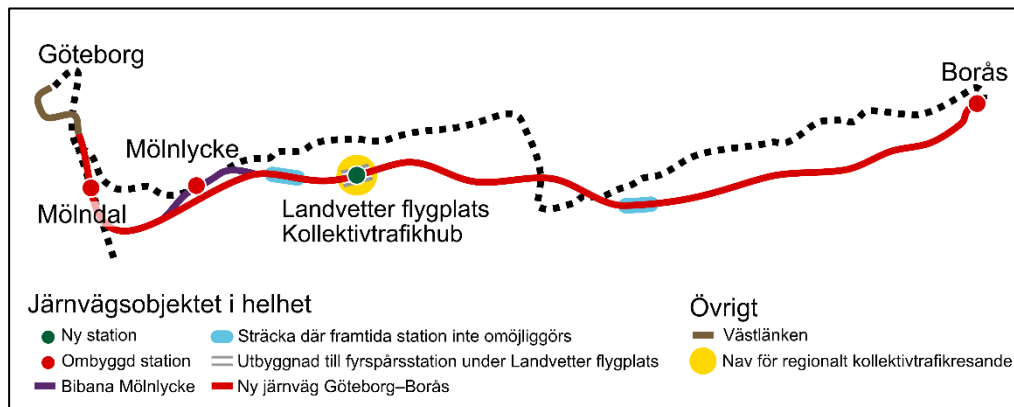


Bild 1: Översiktlig illustration av järnvägsobjektet

I nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 uppgår totalkostnaden till 43 500 mnkr, i prisnivå 2021-02, för järnväg på sträckan Göteborg-Borås.

För att kunna genomföra hela järnvägsobjektet enligt ovanstående utformning är parterna överens om en total medfinansiering om 4 400 mnkr för följande åtgärder:

- Utbyggnad av stationen under Landvetter flygplats till station med fyra spår (merkostnad i förhållande till kostnaden för station med två plattformsspår).
- Den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station.

Kostnaderna för järnvägsobjektet, givet den bedömda kostnaden, ska finansieras enligt följande, samtliga belopp angivna i prisnivå 2021-02:

- Staten genom Trafikverket via anslag i nationell plan 43 500 mnkr
- VGR maximalt 2 500 mnkr
- Samfinansiering via regional plan för Västra Götalandsregionen 200 mnkr
- Göteborg 1 000 mnkr
- Borås maximalt 345 mnkr
- Mölndal maximalt 235 mnkr
- Härryda maximalt 120 mnkr

Järnvägsobjektets totala kostnad bedöms därmed uppgå till sammanlagt 47 900 mnkr (2021-02). Eventuella EU-bidrag till järnvägsobjektet ska tillgodoräknas medfinansierarna i proportion till respektive medfinansiärs bidrag i förhållande till järnvägsobjektets bedömda totalkostnad enligt ovan.

Understiger kostnaden för järnvägsobjektets åtgärder som behöver medfinansiering och samfinansiering 4 400 mnkr ska medfinansieringen från VGR, Borås, Mölndal och Härryda minska med det understigande beloppet i proportion till respektive berörd parts bidrag.

Staten ansvarar, genom Trafikverket via anslag i nationell plan, för kostnadsökningar för järnvägsobjektet.

Avtalet anger även att ”Enligt Överenskommelserna ska hela Härryda kommun inkluderas i zon A och Bollebygds kommun ges dubbel zon i Västtrafiks biljettsystem. VGR genom Västtrafik svarar för detta. Beslut om tid för införande ska fattas i samband med beslut om medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och Parterna i stråket”.

Finansiell hantering och effekter av medfinansieringen

Föreslagen medfinansiering från Göteborgs Stads sida uppgår till 1 mdkr i 2021-02 års prisnivå. Uppräknat med Trafikverkets föreslagna infrastrukturindex för investering banhållning (järnvägsindex) motsvarar det ca 1,23 mdkr i 2024-07 års prisnivå.

I grunden ska framtida åtaganden resultatföras i sin helhet när medfinansieringsavtal tecknas. Men när det avser kommuners medfinansiering till statlig eller regional infrastruktur medger lagen om kommunal bokföring och redovisning (LKBR) att kommunen fördelar kostnaderna på upp till maximalt 25 år. En sådan fördelning får endast ske med enhetliga belopp årligen. Beslut om hantering bör ske i samband med beslut om medfinansieringsåtagandet, men behöver som senast läggas fast och hanteras under det bokföringsår som medfinansieringsavtalet tecknas.

Kostnadsförs hela medfinansieringsåtagandet direkt innebär det en belastning på 2024 års resultat motsvarande den indexuppräknade medfinansiering om ca 1,23 mdkr. En längsta periodisering av kostnaden om 25 år innebär i storleksordningen 50 mnkr om året i kostnad för medfinansieringen.

Utöver de bokföringsmässiga resultat som följer av vald hantering ovan, bokförs en skuld för att synliggöra det framtida åtagandet som sedan indexregleras årligen för att motsvara värdet av medfinansieringen den dag de faktiska utbetalningarna sker. Förändringen av skulden med anledning av den faktiska indexutvecklingen resultatförs årligen. I takt med att utbetalningarna till projektet genomförs minskas skulden. De framtida utbetalningarna belastar inte kommunens resultat.

En index-/prisutveckling utifrån det generella inflationsmålet på 2 procent innebär i storleksordningen 25-30 mnkr per år i indexkostnad som belastar stadens resultat fram till utbetalningar börjar ske och avsättningen minskar.

Tar staden kostnaden för medfinansieringen redan under 2024 medför det att resultatet för kommande år endast belastas med indexeffekterna av skuldens utveckling om 25-30 mnkr.

En periodisering på 15 år, för att knyta det till projektets genomförandetid, skulle innebära i storleksordningen ca 110 mnkr i årlig kostnad, medan en maximal periodisering om 25 år skulle motsvara en årlig kostnad de kommande åren om cirka 75 mnkr.

Utöver kostnaderna för själva medfinansieringen tillkommer de faktiska räntekostnaderna för de upplåningsbehov som kommer att krävas i samband med att utbetalningarna sker. Dessa effekter hanteras inom ramen för koncernbankens ordinarie verksamhet, men påverkar stadens finansiella kostnader negativt.

Faktiska utbetalningar till Trafikverket avses att ske enligt kommande betalplan som knyts till den prognostiserade förbrukningen av medel för fyrspårsutbyggnaden vid Landvetter flygplats och tillkommande delar för bibanan.

Utifrån avtalet utgör Göteborgs Stads medfinansiering ett fast belopp och ska inte regleras om de samlade projektkostnaderna över- eller understiger budgeterad utbyggnad. Avtalet anger att projektkostnader och projektrisk utöver denna medfinansiering bärs av Trafikverket. Enligt medfinansieringsavtalet ska eventuella EU-bidrag till järnvägsobjektet ska tillgodoräknas medfinansiärerna i proportion till respektive medfinansiärs bidrag i förhållande till järnvägsobjektets bedömda totalkostnad.

Genom medfinansieringsavtalet förtydligas även att kostnader förknippade med detaljplanearbete ska bekostas av respektive kommun. För Göteborgs Stad bedöms detta inte omfatta väsentliga belopp då sträckningen inom Göteborgs geografi är begränsad, men kan komma att behöva omhändertas inom ramen för den ordinarie budgetprocessen.

Kompletterande remiss

Trafikverket genomförde under våren 2022 gransknings- och beredningsremiss av lokaliseringsutredningen avseende järnvägsutbyggnad Göteborg – Borås. Kommunstyrelsen besvarade gransknings- och beredningsremissen 2022-04-27 § 371.

De handlingar som nu remitteras utgör en komplettering av det material som tidigare remitterats. Handlingarna beskriver de förändringar av tidigare remitterat material som föranletts av regeringens beslut om ny inriktning och hur lokaliseringsutredningen överensstämmer med de nya förutsättningarna för projektet. Handlingarna innefattar även Trafikverkets förslag till ställningstagande till val av alternativ med rangordning för ny järnväg Göteborg – Borås, inför kommande tillåtlighetsprövning hos Regeringen. Därutöver beskrivs en ny lösning för järnvägens passage av Mölndalsån.

Utifrån ovanstående avtal kommer järnväg Göteborg – Borås, inklusive bibanan till Mölnlycke, att hållas samman som ett objekt hos Trafikverket. Däremot kommer bibanan att planläggas separat, vilket är anledningen till att den inte ingår i föreliggande remiss.

I den kompletterande remissen anges att ändamålen för järnvägen är:

”Ny järnväg för persontrafik mellan Göteborg - Borås ska:

- Tillföra betydande kapacitet och robusthet till Västsveriges järnvägssystem, för att möjliggöra punktliga och effektiva tågresor för människor och näringsliv.
- Ge väsentligt kortare restider med tåg mellan Göteborg och Borås.
- Genom ökad tillgänglighet med tåg skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion och en hållbar regional utveckling.

- Genom ökad tillgänglighet till Landvetter flygplats bidra till förbättrade möjligheter att nå internationella noder och marknader.
- Främja hållbara resor i stråket Göteborg–Borås.
- Kunna vara en del av en framtida sträckning österut mot Jönköping och Stockholm.”

De förändringar som Trafikverket gjort avseende ändamål och projektmål för järnvägens utbyggnad, mot bakgrund av regeringens nya inriktning för järnvägens utbyggnad, bedöms inte förändra Trafikverkets rangordning av lokalisering för järnvägens utbyggnad, där *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A* fortsatt är Trafikverkets högst rangordnade alternativ. Den högst rangordnade korridoren för järnvägens lokalisering är även den som bäst möter upp ovanstående avtal, utifrån en anslutning till Mölnlycke station.

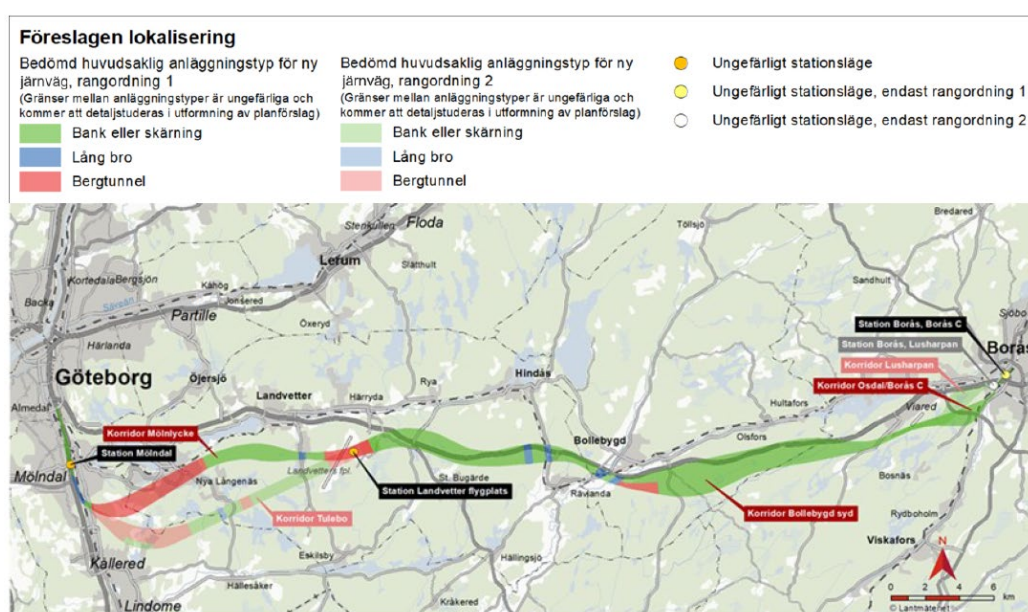


Bild 2: Föreslagen lokalisering med rangordning 1 och 2.

Ny järnväg Göteborg–Borås kommer att passera Mölndalsån vid Forsåker i Mölndals stad. Den lösning för passagen som redovisades i lokaliseringsutredningen bedömdes innebära en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten. Trafikverket har i de kompletterande remisshandlingarna föreslagit en ny lösning som inte bedöms innebära en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten. Vid Mölndalsån har därför järnvägskorridoren utökats jämfört med det som presenterades i lokaliseringsutredningen för att inrymma den nya föreslagna lösningen.

Stadsledningskontorets bedömning

Stadsledningskontoret bedömer att föreslagen utformning av ny järnväg Göteborg – Borås skapar förutsättningar för att stärka arbetsmarknadsregionen, minska biltrafiken i stråket samt avlasta busstrafiken in mot Korsvägen och vidare in i Göteborg.

Stadsledningskontoret bedömer att fyrspårsstationen under Landvetter flygplats, som nu medfinansieras av berörda parter genom avtalet, är en nyckel för att skapa långsiktiga förutsättningar för att effektivt kunna nyttja järnvägens kapacitet, i en möjlig framtida utbyggnad mot Jönköping – Stockholm.

Vid liknande medfinansieringsbeslut, exempelvis avseende Västsvenska paketet och motorvägsutbyggnad av E20, har staden valt att omhänderta resultatbelastningen i sin helhet för medfinansieringen det år avtal tecknats. Det är stadsledningskontorets uppfattning att det för stadens del i grunden är mest fördelaktigt att om möjligt ta hela kostnaden direkt. Samtidigt kan kontoret konstatera att resultatprognosen från delårsbokslutet inte inrymmer åtagandet inom budgetbeslutet för året.

Stadsledningskontorets avser att hantera medfinansieringsåtagandet i bokslutsarbetet, genom att i första hand inarbeta medfinansieringsåtagandet inom ramen för årets resultat 2024, om det ryms inom kommunfullmäktiges beslutade budget. Det vill säga ett balanskravsresultat på plus minus noll och maximalt nyttjande av stadens resultatutjämningsreserv enligt gällande riktlinjer.

Utvecklas inte stadens resultat under resterande året på ett sådant sätt att den hanteringen är möjlig, avser kontoret att i andra hand fördela medfinansieringen på en kommande 15-årsperiod, för att motsvara nuvarande bedömning av projektets utbyggnadstid. Hanteringen fastställs inom ramen för beslut rörande årsbokslutet.

I detta sammanhang är det viktigt att påpeka att medfinansieringsåtagande inte finns inarbetat i budget för 2024 eller i stadsledningskontorets ”Förutsättningar för budget 2025-2027”. Det kan därmed finnas behov i den fortsatta budgetberedningen att hantera eller skapa beredskap för dessa kostnader för 2025 och framåt. Hanteringen behöver, likt övriga medfinansieringsåtaganden, inarbetas i kommande budgetprocesser.

Stadsledningskontorets bedömning avseende synpunkter på Trafikverkets kompletterande remiss framgår av förslaget till yttrande i bilaga 3.

Magnús Sigfússon

Eva Hessman

Direktör Särskilda strukturella frågor

Stadsdirektör

och uppdrag

Trafikverkets ärendenummer
TRV 2024/95008

Dokumentdatum
2024-09-27

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås

Detta avtal avser planläggningsprocesser och genomförande av åtgärder som innefattas i överenskommelserna Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 19 juni 2024, samt Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 30 augusti 2024. Avtalet omfattar:

<input checked="" type="checkbox"/>	Finansiering via statliga anslag i nationell plan
<input checked="" type="checkbox"/>	Medfinansiering från externa parter
<input checked="" type="checkbox"/>	Samfinansiering via regional plan

Mellan nedanstående parter träffas härmed följande avtal avseende medfinansiering och samverkan.

§1 Parter

Staten genom **Trafikverket**, org.nr 202100-6297, 781 89 Borlänge, nedan "Trafikverket"

Västra Götalandsregionen, org.nr. 232100-0131, Regionens hus, 462 80 Vänersborg, nedan "VGR"

Göteborgs Stad, org. nr 212000-1355, Box 2403, 403 16 Göteborg, nedan "Göteborg"

Mölnadal stad, org.nr 212000-1363, 431 82 Mölndal, nedan "Mölndal"

Härryda kommun, org.nr 212000-1264, Box 20, 435 21 Mölnlycke, nedan "Härryda"

Bollebygds kommun, org.nr 212000-2973, 517 83 Bollebygd, nedan "Bollebygd"

Borås Stad, org.nr 212000-1561, 501 80 Borås, nedan "Borås"

Swedavia AB, org.nr 556797-0818, Stockholm Arlanda Airport, 190 45 Stockholm-Arlanda, nedan "Swedavia"

Ovanstående parter benämns nedan gemensamt för "**Parterna**" och enskilt för "**Part**".

§2 Definitioner och begrepp

Följande definitioner och begrepp används i detta avtal:

Medfinansiering avser externa parter finansiering eller delfinansiering av statlig transportinfrastruktur.

Samfinansiering avser delfinansiering av statlig transportinfrastruktur som sker genom ianspråktagande av olika statliga anslag eller lån, exempelvis delfinansiering av objekt i nationell plan för transportinfrastrukturen som sker via anslag i regionala planer.

Järnvägsobjektet avser Trafikverkets projekt för planering och utbyggnad av Ny järnväg Göteborg-Borås och Bibana Mölnlycke enligt omfattning som framgår av detta avtal. Se närmare beskrivningar i §4.

Kommun eller **Kommunerna** avser de kommuner, benämnda enskilt respektive gemensamt, som är Parter i detta avtal.

Medfinansiär eller **Medfinansiärerna** avser de Parter, benämnda enskilt respektive gemensamt, som genom Medfinansiering bidrar till att möjliggöra genomförandet av Järnvägsobjektet i dess helhet.

Överenskommelserna avser Parternas överenskommelser Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 19 juni 2024, samt Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås, 30 augusti 2024.

§3 Syfte och bakgrund

Syfte

Syftet med detta avtal är att i enlighet med Överenskommelserna övergripande reglera Parternas åtaganden och finansiella ansvar för planering och genomförande av Järnvägsobjektet samt åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer. Avtalet ska bland annat:

- skapa stabila planeringsförutsättningar kring genomförbarhet och järnvägens utformning som möjliggör att Trafikverket kan återuppta planläggningsarbetet för Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringsalternativ i lokaliseringsutredningen samt påbörja planläggningsarbete med ett inledande lokaliseringsskede för Bibana Mölnlycke som väster- och österifrån ansluter till befintlig Kust till kust-bana vid Mölnlycke station.
- tydliggöra huvudsaklig ansvarsfördelning för genomförande av nödvändiga åtgärder för planering och genomförande av

Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer.

- redovisa bedömda kostnader för Järnvägsobjektet, hur finansieringen ska fördelas och hur kostnadsförändringar ska hanteras.

Avtalet ska följas upp av ytterligare och mer detaljerade avtal mellan Parterna, i olika konstellationer, efterhand som åtgärderna inom Järnvägsobjektet utreds och blir tydligare i vederbörande planläggningsprocesser.

Bakgrund

Regeringen fattade den 22 december 2022 beslut rörande nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö som Göteborg–Borås var en del av. I beslutsskälerna hänvisade regeringen till budgetpropositionen för 2023 där regeringen aviserat att utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg inte ska fullföljas. Beslutet innebar att Trafikverket avbröt planeringen för ett helt system med nya stambanor för höghastighetståg och arbetet med den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås pausades. Parallellt med beslutet fick Trafikverket uppdraget att utreda hur järnvägen kan utvecklas i stråket Göteborg–Borås.

Trafikverket redovisade den 26 juni 2023 regeringsuppdraget ”Uppdrag att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås”. Syftet med uppdraget var att utreda åtgärder för att förbättra arbetspendlingen i stråket och anslutningen till Landvetter flygplats på ett mer kostnadseffektivt sätt än projekt Göteborg–Borås som en del av nya stambanor för höghastighetståg.

Trafikverket fick den 26 oktober 2023 i uppdrag av regeringen att återstarta den pausade planläggningsprocessen av ny järnväg Göteborg–Borås. Uppdraget gällde den nya inriktningen att järnvägen ska byggas ut i stråket för att förbättra arbetspendling, på ett mer kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt sätt jämfört med tidigare planering på sträckan Göteborg–Borås, när projektet var tänkt som en del av nya stambanor. I beslutet angav regeringen att medfinansiering från regionala parter är en möjlighet vid en bred samsyn för tillkommande eller alternativa lösningar. Därför genomfördes dialogmöten i en mindre politisk gruppering under ledning av Västra Götalandsregionen.

Trafikverket meddelade regeringen i maj 2024 att det inte fanns förutsättningar att komma vidare med planeringsarbetet. Länsstyrelsen i Västra Götaland och landshövdingen fick den 27 maj i uppdrag av regeringen att sondera förutsättningarna för en överenskommelse om ny järnväg mellan Göteborg och Borås med bredare stöd. Den 19 juni kom parterna överens om en gemensam inriktning för den nya järnvägen. Den 30 augusti gjordes en ny överenskommelse där några delar fördjupas, vilket krävs för att förverkliga den ingångna överenskommelsen. Detta avtal återspeglar de ingångna Överenskommelserna.

Tidigare relevanta studier, utredningar och beslut

Regeringen (2022-06-07). *Regeringsbeslut I2022/01294. Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033, beslut om byggstarter 2022–2024, beslut om förberedelse för byggstarter 2025–2027 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transport-infrastruktur för perioden 2022–2033 (rskr. 2020/21:409)*

Regeringen (2022-12-22). *Regeringsbeslut I2022/02416. Uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg, snarast avsluta projektet Hässleholm–Lund samt pausa projektet Göteborg–Borås.*

Regeringen (2022-12-22). *Regeringsbeslut I2022/02418. Uppdrag att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås.*

Regeringen (2023-10-26). *Regeringsbeslut LI2023/03474. Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås*

Regeringen (2024-05-23) *Regeringsbeslut LI2024/00316, LI2024/00868, LI2024/01070, m.fl. Uppdrag att sondera förutsättningar för åtgärder i infrastrukturen i Västra Götalands län*

Regeringen (2024-09-19). *Regeringsbeslut LI2024/01353, LI2024/01733 Uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås*

Trafikverket (2021-09-24). *Åtgärdsvalsstudie stråket Göteborg–Borås. TRV 2019/28766*

Trafikverket (2021). *Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. TRV 2021/79143*

Trafikverket (2022-02-28). *Lokaliseringsutredning, granskningshandling, Göteborg–Borås, en del av nya stambanor. TRV 2021/128691*

Trafikverket (2022-10-19). *Ställningstagande till val av alternativ med rangordning för Göteborg-Borås, en del av nya stambanor. TRV 2021/71880*

Trafikverket (2023-06-26). *Utredning av åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås. Redovisning av regeringsuppdrag. TRV 2022/145433*

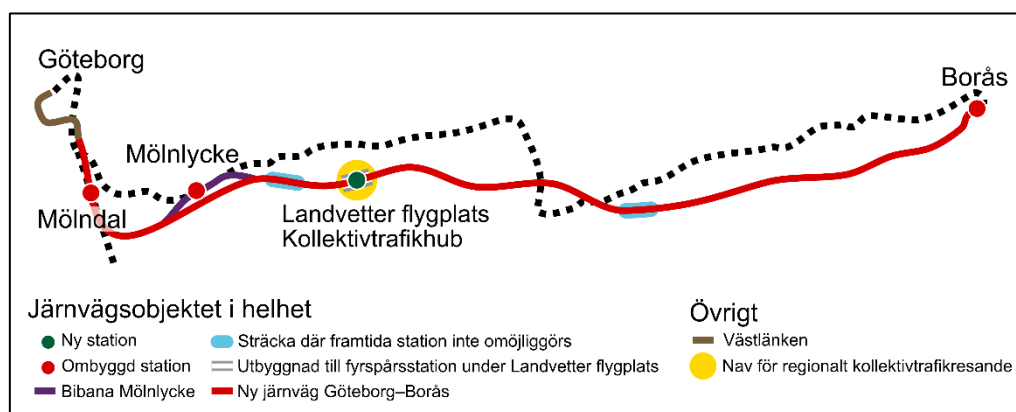
§4 Beskrivning av åtgärder

Avtalet avser dels åtgärder som omfattas av Järnvägsobjektet, dels åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer.

Järnvägsobjektet

Järnvägsobjektets alla delar enligt nedan är lika viktiga. Järnvägsobjektet ska genomföras i sin helhet.

Järnvägsobjektets principiella omfattning framgår av illustrationen i figur 1 nedan.



Figur 1. Översiktlig bild av Järnvägsobjektet.

Järnvägsobjektet omfattar i sin helhet:

- Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringsalternativ i lokaliseringsutredningen. Järnvägen planeras för att inte möjliggöra framtida utbyggnad österut och framtida stationslägen vid Landvetter södra och Bollebygd, omfattande t.ex. behov av raksträckor för att kunna lägga växlar för framtida stationer. I Ny järnväg Göteborg-Borås ingår ny station under Landvetter flygplats och ombyggda stationer i Mölndal och Borås. Stationen under Landvetter flygplats byggs ut med fyra spår.
- Bibana Mölnlycke, inklusive ombyggd station i Mölnlycke, med såväl östlig som västlig anslutning till Ny järnväg Göteborg-Borås och med bibehållen koppling till Kust till kust-banan.

Ny järnväg Göteborg-Borås (a) behöver regeringens beslut om tillåtlighet. Trafikverkets bedömning är att Bibana Mölnlycke (b) inte behöver tillåtlighetsprövas. Det innebär att Järnvägsobjektet delas upp i separata planläggningsprocesser, med hänsyn till regeringens prövning av tillåtlighet för Ny järnväg Göteborg-Borås (a). Tillåtlighetsprövningen regleras i lagen om byggande av järnväg och miljöbalken.

Utöver ovanstående åtgärder i Trafikverkets järnvägsanläggningar och, i förekommande fall, väganläggningar, ingår i Järnvägsobjektet även åtgärder i andra parters befintliga anläggningar, som en direkt följd av Järnvägsobjektets genomförande. Andra parters anläggningar anpassas eller ersätts till motsvarande funktion/standard som de befintliga. Sådana åtgärder omfattar anläggningar som behöver rivas och/eller ersättas/anpassas, såsom förbindelser som bryts och behöver ersättas av nya broar/tunnlar och ersättningsvägar, ledningsomläggningar m.m. Vad som är befintlig funktion/standard tydliggörs i dialog mellan Trafikverket och respektive anläggningsägare.

Utgångspunkt för vad som ingår i Järnvägsobjektet på dess stationer är Trafikverkets ansvar enligt TDOK 2015:0085 "Ägarskap, förvaltningsansvar och fördelning av kostnader inom Trafikverkets ansvarsområde på stationer".

Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer

Nedan listas exempel på åtgärder som inte ingår i Järnvägsobjektet men som behövs för att åstadkomma välfungerande bytespunkter vid dess stationer. Vidare vägledning kring vilka åtgärder/anläggningar som ingår i Järnvägsobjektet ("järnvägens kärnfunktion") och vilka ytterligare åtgärder/anläggningar som behövs i anslutning till Järnvägsobjektets stationer ("noden/bytespunkten") ges av Trafikverkets publikation 2017:069 "Trafikverkets ansvar vid planering och utveckling av stationer".

Exempel på åtgärder/anläggningar inom stationsområden som inte ingår i Trafikverkets ansvar:

- Stationsbyggnader, stationstorg, väntutrymmen
- Bussterminaler och busshållplatser
- Taxi- och annan angöring
- Bil- och cykelparkeringar
- Anslutande kommunala vägar och gator

Exempel på åtgärder/anläggningar som ligger utanför Järnvägsobjektet är den regionala kollektivtrafikhubb för bussar som planeras i anslutning till den nya stationen under Landvetter flygplats.

§5 Kostnader och finansiering

Järnvägsobjektets kostnader

I nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 uppgår totalkostnaden till cirka 43 500 mnkr, i prisnivå 2021-02, för järnväg på sträckan Göteborg-Borås.

Enligt Trafikverkets bedömning ryms följande åtgärder inom ramen för de statliga anslagen om cirka 43 500 mnkr (2021-02) i nationell plan:

- Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringsalternativ i lokaliseringsutredningen. Järnvägen planeras för att inte omöjliggöra framtida utbyggnad österut och framtida stationslägen vid Landvetter södra och Bollebygd.
- Ombyggda stationer i Mölndal och Borås samt ny station under Landvetter flygplats med två plattformsspår.
- Den västliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station.
- Ombyggd station i Mölnlycke för anpassning till bibanan.

För att kunna genomföra hela Järnvägsobjektet enligt §4 bedömer Trafikverket att ett tillskott om cirka 4 400 mnkr (2021-02) behövs i form av Medfinansiering och Samfinansiering och för följande åtgärder:

- Utbyggnad av stationen under Landvetter flygplats till station med fyra spår (merkostnad i förhållande till kostnaden för station med två plattformsspår).
- Den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station.

Då kostnadsbedömningen för åtgärderna som behöver Medfinansiering och Samfinansiering är gjord i ett mycket tidigt skede är den behäftad med stor osäkerhet.

Järnvägsobjektets totala kostnad bedöms i september 2024 således enligt ovan uppgå till sammanlagt cirka 47 900 mnkr (2021-02).

I kostnaderna knutna till Järnvägsobjektet ingår exempelvis byggherrekostnader, kostnader för utredningar, framtagande av järnvägsplaner, miljökonsekvensbeskrivningar, systemhandlingar och bygghandlingar, miljöåtgärder, arkeologi, marklösen och produktions-/entreprenadkostnader.

Om Järnvägsobjektet har möjlighet att erhålla EU-bidrag ska Trafikverket arbeta aktivt med att ansöka om sådana bidrag.

Prisnivåomräkning i Järnvägsobjektet

Finansieringen av Järnvägsobjektet, såväl anslag om statliga medel i nationell plan som Medfinansiering och Samfinansiering, ska prisnivåomräknas i enlighet med Trafikverkets infrastrukturindex för investering järnväg. Basmånad för prisnivåomräkningen är 2021-02. Prisnivåomräkningar sker exempelvis i samband med rekvisering av Medfinansiering.

Finansiering av åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer

För åtgärder/anläggningar som inte ingår i Järnvägsobjektet, men som behövs för att åstadkomma välfungerande bytespunkter vid järnvägens stationer, ansvarar respektive byggnads-/anläggningsägare för finansieringen. Dessa åtgärder/anläggningar kan eventuellt erhålla statliga bidrag eller EU-bidrag, vilket avgörs från fall till fall efter ansökningar och beslut enligt berörda författningar och ordinarie rutiner.

Kostnadsbedömning av åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer har inte gjorts för detta avtal.

Finansiering av detaljplaneläggning

Kostnader för upprättande av detaljplaner för Järnvägsobjektet, inklusive samtliga tillhörande detaljplanehandlingar, ska bäras av respektive planläggande Kommun.

Kostnadsbedömning för upprättande av detaljplaner har inte gjorts för detta avtal.

Finansieringsfördelning och hantering av kostnadsförändringar i Järnvägsobjektet

Kostnaderna för Järnvägsobjektet, givet den bedömda kostnaden, ska finansieras enligt följande, samtliga belopp angivna i prisnivå 2021-02:

Staten genom Trafikverket via anslag i nationell plan: 43 500 mnkr

Medfinansiering och Samfinansiering, 4 400 mnkr, fördelad enligt följande:

- VGR maximalt 2 500 mnkr
- Samfinansiering via regional plan för Västra Götalandsregionen 200 mnkr
- Göteborg 1 000 mnkr
- Borås maximalt 345 mnkr
- Mölndal maximalt 235 mnkr
- Härryda maximalt 120 mnkr

Eventuella EU-bidrag till Järnvägsobjektet ska tillgodoräknas Medfinansierarna i proportion till respektive Medfinansierars bidrag i förhållande till Järnvägsobjektets bedömda totalkostnad enligt ovan.

Resterande del av eventuella EU-bidrag tillgodoräknas statliga anslag i nationell plan. Samfinansiering från regional plan ska inte tillgodoräknas eventuella EU-bidrag.

Understiger kostnaden för Järnvägsobjektets åtgärder som behöver Medfinansiering och Samfinansiering (merkostnad för fyra spår vid station Landvetter flygplats samt den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station) 4 400 mnkr ska Medfinansieringen från VGR, Borås, Mölndal och Härryda minska med det understigande beloppet i proportion till respektive berörd Parts bidrag. Minskningen i form av andelar av det understigande beloppet blir således:

- 78,13 % för VGR (2 500/3 200)
- 10,78 % för Borås (345/3 200)
- 7,34 % för Mölndal (235/3 200)
- 3,75 % för Härryda (120/3 200)

Trafikverket ansvarar för redovisning av kostnadsberäkning för merkostnaden för fyra spår vid station Landvetter flygplats samt den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station. Kostnadsberäkningen ska ligga till grund för eventuella avdrag från medfinansieringsbeloppen enligt ovan.

Utöver vad som sägs ovan svarar staten, genom Trafikverket via anslag i nationell plan, för kostnadsökningar för Järnvägsobjektet.

Ytterligare tillägg till Järnvägsobjektet i senare skeden ska, förutsatt att de är genomförbara och i övrigt anses lämpliga, medfinansieras av den/de Part/er som önskar tilläggen. Ytterligare tillägg regleras i avtal mellan Trafikverket och den/de Part/er tilläggen berör.

Betalning

Trafikverket har inte möjlighet att fondera medel i förskott. Medfinansieringen rekvireras årligen från Medfinansierarna baserat på prognosticerad förbrukning för merkostnaden för fyra spår vid station Landvetter flygplats samt den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station. Trafikverket tar med denna utgångspunkt fram en flerårig betalplan som kommuniceras med Medfinansierarna. Betalplanen uppdateras årligen i enlighet med aktuell kostnadsprognos, varpå Trafikverket redovisar den uppdaterade betalplanen för Medfinansierarna.

Medfinansieringsbelopp som rekvirerats baserat på prognosticerad förbrukning regleras årligen mot faktiskt utfall året efter varje rekvirering. Indexjustering av kostnader och till dem sammanhängande Medfinansiering görs dock vid de tidpunkter kostnaderna uppstod.

Medfinansiering rekvireras för kostnader under såväl planläggnings- som byggskede för stationen vid Landvetter flygplats respektive den östliga anslutningen på bibanan till Mölnlycke station.

Första rekviseringstillfället klarläggs i samband med att den första betalplanen fastställs. Slutrekvisering sker antingen vid färdigställande, med hänsyn till eventuella tillgodoräknanden för EU-bidrag eller avdrag för understigande kostnader, eller då kostnader motsvarande Medfinansiärernas redovisade belopp, enligt ovan, förbrukats.

Trafikverket och VGR ska föra en dialog om lämplig/a tidpunkt/er för Samfinansiering med hänsyn till anslag i kommande nationella planer.

Reinvesterings-, drift- och underhållskostnader

Kostnader för reinvestering, drift och underhåll ingår inte i ovan angivna kostnader. Trafikverket svarar för framtida reinvesterings-, drift- och underhållskostnader för de järnvägsanläggningar som utförs inom Järnvägsobjektet.

§6 Ansvarsfördelning

Trafikverkets ansvar

1. Trafikverket ansvarar för Järnvägsobjektet och ska utföra eller låta utföra åtgärderna som ingår i Järnvägsobjektet i den omfattning som framgår av detta avtal.
2. Trafikverket ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för åtgärderna som Trafikverket ansvarar för. I detta ingår exempelvis att ersätta berörda fastighetsägare enligt gällande författningar och riktlinjer.
3. Trafikverket ska i möjligaste mån dela med sig av framtaget material och underlag i form av utredningar m.m. till övriga Parter. Exempel på sådana underlag är miljökonsekvensbeskrivningar för berörda järnvägsplaner som Kommunerna kan använda sig av i samband med upprättande av detaljplaner.
4. Trafikverket ska äga de nya och ombyggda järnvägsanläggningar som ingår i Järnvägsobjektet samt ansvara för framtida reinvestering, drift och underhåll av dessa.

Kommunernas ansvar

1. Kommunerna ansvarar enligt plan- och bygglagen för den detaljplaneläggning som är nödvändig för Trafikverkets genomförande av Järnvägsobjektet och övriga Parters åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer. I detta ansvar ingår eventuella krav på miljökonsekvensbeskrivningar m.m.
2. Kommunerna ansvarar för utförandet av sedvanliga kommunaltekniska anläggningar som inte omfattas av Järnvägsobjektet men som ingår i åtgärder som genomförs i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess

stationer. Se exempel på anläggningar under rubriken Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer i §4.

3. Kommunerna ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för de åtgärder som Kommunerna ansvarar för.

VGR:s ansvar

1. VGR ansvarar för utförandet av sedvanliga regionala anläggningar som inte omfattas av Järnvägsobjektet men som ingår i åtgärder som genomförs i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer. Se exempel på anläggningar under rubriken Åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer i §4.
2. VGR ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för de åtgärder som VGR ansvarar för.

Swedavias ansvar

1. Swedavia ansvarar för att investera i och utföra en regional kollektivtrafikhubb för bussar, som planeras på Landvetter flygplats. Planering och genomförande ska ske i samverkan med Trafikverket, VGR och Härryda.
2. Swedavia ansvarar för att tillämpliga lagar och andra författningar samt myndighetsbeslut iakttas för den åtgärd som Swedavia ansvarar för.

Preciserat utföransvar

I vissa fall är det lämpligt och/eller nödvändigt att en Part, i samband med utförandet av åtgärd/er i den egna anläggningen, även utför åtgärd/er i annan Parts anläggning. Detta kan gälla vid en hög grad av integration mellan Parternas anläggningar. I sådana fall kan Parterna träffa avtal som överför ansvaret för utförandet av den ena Partens anläggning på den andra Parten. Detta ska i förekommande fall ske med beaktande av gällande upphandlings- och arbetsmiljölagstiftning m.m.

§7 Projektorganisation och former för parternas samarbete

Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer ska planeras och utföras i nära samverkan och dialog mellan Parterna.

Parterna samt Länsstyrelsen Västra Götaland ska bilda en särskild beredningsgrupp för verkställighet med uppgiften att följa hela avtalets förverkligande, inklusive den ekonomiska utvecklingen.

Utöver ovanstående kommer Järnvägsobjektet och åtgärder i anslutning till Järnvägsobjektet vid dess stationer, hanteras och drivas inom respektive Parts organisation i ordinarie ordning.

§8 Tidplan

Trafikverket startar/återupptar arbetet med att planlägga samtliga järnvägsplaner inom Järnvägsobjektet 2024-10-01.

Tidplan för Järnvägsobjektets planläggning och färdigställande ska arbetas fram i samverkan mellan Parterna. Parterna ska därvid gemensamt verka för skyndsam byggstart och skyndsamt färdigställande. Trafikverket bedömer i dagsläget byggtiden för Järnvägsobjektet till 10 år med preliminär byggstart 2029–2031.

§9 Avtalets giltighet

Detta avtal är giltigt när och under förutsättning att nedanstående villkor uppfyllts:

- samtliga Parter undertecknat avtalet senast 2024-12-31, samt
- avtalet godkänts senast 2024-12-31 av behörigt beslutande organ hos respektive Part, genom beslut som därefter vinner laga kraft.

Parternas åtaganden enligt detta avtal förutsätter att:

- Järnvägsobjektet ingår i kommande nationella planer för transportinfrastrukturen,
- regeringen beslutar om tillåtlighet för Ny järnväg Göteborg-Borås enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringalternativ i lokaliseringstudien,
- riksdag och regering fattar övriga nödvändiga beslut,
- myndighetstillstånd och fastställelse- och antagandebeslut av järnvägs- och detaljplaner vinner laga kraft.

Om Parternas åtaganden inte går att fullfölja på grund av villkor som anges ovan, eller annat villkor utom Parternas kontroll, kvarstår samtliga Parters finansieringsansvar för upparbetade kostnader i Järnvägsobjektet, i proportion till den ursprungliga finansieringsfördelningen mellan Parterna enligt §5. Medfinansierarnas finansieringsansvar gäller endast kostnader upparbetade från och med 2024-10-01. Kostnader upparbetade före 2024-10-01 åligger till fullo Trafikverket, med undantag för tidigare erlagd medfinansiering.

§10 Övrigt

Ändringar eller tillägg till detta avtal ska vara skriftliga och undertecknas av Parterna för att vara giltiga.

Zonindelning i Västtrafiks biljettsystem

Enligt Överenskommelserna ska hela Härryda kommun inkluderas i zon A och Bollebygds kommun ges dubbel zon i Västtrafiks biljettsystem. VGR genom Västtrafik svarar för detta. Beslut om tid för införande ska fattas i samband med beslut om medfinansieringsavtal mellan Trafikverket och Parterna i stråket.

§11 Tvistlösning

Oenighet avseende tillämpning eller tolkning av detta avtal ska i första hand klaras ut skyndsamt genom förhandlingar och beslut på lägsta möjliga nivå i respektive Parts organisation. Eventuell tvist som inte kan lösas i samförstånd ska hänskjutas till och avgöras av allmän domstol enligt svensk lag.

Detta avtal är upprättat i åtta (8) likalydande exemplar varav Parterna tagit var sitt.

Ort och datum

Ort och datum

Trafikverket
Roberto Maiorana
Generaldirektör

Västra Götalandsregionen
Helén Eliasson
Regionstyrelsens ordförande

Ort och datum

Ort och datum

Göteborgs Stad
Jonas Attenius
Kommunstyrelsens ordförande

Mölnads stad
Stefan Gustafsson
Kommunstyrelsens ordförande

Ort och datum

Ort och datum

Härryda kommun
Pia Alhäll
Kommundirektör

Bollebygds kommun
Ulf Rapp
Kommunstyrelsens ordförande

Ort och datum

Ort och datum

Borås Stad
Ulf Olsson
Kommunstyrelsens ordförande

Swedavia AB

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2024/95008, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum , Konidentialitetsnivå 1 Ej känslig, Dokumenttyp AVTAL.

Ärendenummer
TRV 2022/13298
Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Dokumentdatum
2024-10-01

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig

Mottagare
Sändlista

Kopia till
[Kopia till]

Remiss av kompletterande handlingar inför tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av ny järnväg mellan Göteborg och Borås

Remisstid

Ert yttrande ska vara Trafikverket tillhanda senast den 8 november 2024.

Yttrandet skickas med e-post till trafikverket@trafikverket.se. Ange ärendenummer TRV 2022/13298.

Bakgrund

Trafikverket planerar att bygga en ny järnväg för fjärrtåg och snabba regionaltåg mellan Göteborg och Borås. Järnvägen är en del av utbyggnaden av järnvägskapaciteten i Västsverige.

Regeringen har beslutat att utbyggnaden på sträckan mellan Göteborg och Borås ska tillåtlighetsprövas enligt 17 kap. miljöbalken. Trafikverket centralt ansvarar för att bereda tillåtlighetsärenden av detta slag åt regeringen. I beredningen ingår bland annat att genom remiss inhämta berörda myndigheters och centrala organisationers yttrande över det underlag som avses ligga till grund för tillåtlighetsprövningen.

Planeringsprocessen för utbyggnad av järnväg mellan Göteborg och Borås har pågått en längre tid. Beredningsremissen syftar inte i första hand till att ge möjlighet att lämna allmänna synpunkter på projektet. Syftet är i stället att remissinstanserna, utifrån respektive remissinstans expertkompetens, ska ge ärendet en bred belysning inför regeringens prövning.

Efter genomförd remiss kommer Trafikverket att med eget yttrande överlämna ärendet till regeringen för prövning.

Tidigare remiss och nya förutsättningar

Trafikverket har tidigare, våren 2022, genomfört granskning samt beredningsremiss av lokaliseringsutredning med flera handlingar avseende järnvägsutbyggnaden.

Ärendenummer
TRV 2022/13298

Dokumentdatum
2024-10-01

Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

De synpunkter som inkom under granskningen finns med svar sammanställda i Granskningsutlåtande Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, se länk under rubrik *bilagor och länkar*.

Regeringen har sedan dess beslutat att ändra inriktning för järnvägsutbyggnaden. Den planerade järnvägen var tidigare en etapp i utbyggnaden av nya stambanor för höghastighetståg mellan Stockholm och Göteborg. Förutsättningen för planeringen av ny järnväg Göteborg–Borås är nu framför allt att förbättra förutsättningen för arbetspendling i regionen samt att förbättra anslutningen till Landvetter flygplats. I Mölndal och Borås planeras järnvägen ansluta till det befintliga järnvägsnätet.

Remissyttranden

De handlingar som nu remitteras utgör en komplettering av det material som tidigare remitterats. Handlingarna beskriver de förändringar av tidigare remitterat material som föranletts av regeringens beslut om ny inriktning och hur lokaliseringstuderingen överensstämmer med de nya förutsättningarna för projektet. Därutöver beskrivs en ny lösning för järnvägens passage av Mölndalsån.

De remissyttranden som inkom under den tidigare remissen ligger kvar i ärendet. Om ni **inte** önskar ändra ert tidigare yttrande är det tillräckligt att som svar på remissen endast ange detta.

Om ni med anledning av det kompletterande materialet eller av andra orsaker vill lämna ett nytt yttrande eller revidera ert tidigare yttrande bör det ske med utgångspunkt från följande frågeställningar:

- om ni tillstyrker att regeringen tillåter planerad nybyggnad enligt något av de alternativ som har rangordnats av Trafikverket
- om ni delar den rangordning Trafikverket har gjort av alternativen eller ej, samt vilken rangordning ni i annat fall gör
- om, och i så fall hur, de alternativ som Trafikverket har rangordnat tillgodoser eller motverkar era intressen
- er bedömning av om de alternativ som Trafikverket har rangordnat är förenliga med miljöbalkens bestämmelser och intentioner.

Remisshandlingar

De handlingar som ingår i den kompletterande remissen bifogas, se bilagorna.

Ärendenummer
TRV 2022/13298

Dokumentdatum
2024-10-01

Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

Tidigare remisshandlingar finns tillgängliga på Trafikverkets webbplats, se länk under rubrik *Bilagor och länkar*.

Informationsmöte

Ett informationsmöte kommer att hållas för remissinstanserna via Skype den 8 oktober 2024 klockan 14:00-16:00. Syftet med mötet är att underlätta er hantering av ärendet genom att ge en beskrivning av hur lokaliseringsutredningen förhåller sig till de förändringar som skett i uppdraget utifrån regeringens beslut om ny inriktning och besvara frågor.

Anmälan senast 7 oktober 2024 till program.goteborg-boras@trafikverket.se

Kontaktpersoner

För frågor om beredningsremissen kontakta Olle Wahl, telefon 010-123 10 76, e-post olov.wahl@trafikverket.se

Projektorganisationens kontaktperson är Elin Bylund, telefon 010-123 71 12, e-post elin.bylund@trafikverket.se

Olle Wahl

Bilagor och länkar:

- Sändlista
- PM Komplettering till lokaliseringsutredning granskningshandling, Ny järnväg Göteborg–Borås
- PM Miljö kvalitetsnormer Mölndalsån vid Forsåker, utökning av järnvägskorridor, Ny järnväg Göteborg–Borås
- Förslag till ställningstagande till val av alternativ med rangordning för ny järnväg Göteborg–Borås
- Granskningsutlåtande [Göteborg–Borås granskningsutlåtande \(trafikverket.se\)](#).

Ärendenummer
TRV 2022/13298

Dokumentdatum
2024-10-01

Motpartens ärendenummer
[Motpartens ärendenummer]

- Tidigare remisshandlingar 2022 [Dokument för Göteborg – Borås, en del av nya stambanor – Bransch \(trafikverket.se\)](#), under ”Dokument”, *fliken ”Granskningshandlingar mars 2022”*.

Dokumentegenskaper, Ärendenummer [Ärendenummer], Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum 2024-10-01, Dokumenttyp BREV. Konfidentialitetsnivå.1 Ej känslig

Ovanstående textfält är endast avsett att läsas digitalt och får ej tas bort. Det innehåller uppgifter från sidhuvudet och gör att dokumentets egenskaper blir tillgängliga enligt Lag (2018:1937) om tillgänglighet till digital offentlig service.

Förslag till Ställningstagande till val av alternativ med rangordning för Ny järnväg Göteborg-Borås

Med anledning av det uppdrag Regeringen gav till Trafikverket 26 oktober 2023 (LI2023/03474), samt överenskommelse om den gemensamma sträckningen Göteborg–Borås (21804-2024) har Trafikverket gjort en översyn av tidigare ställningstagande till val av alternativ med rangordning för Göteborg-Borås, en del av nya stambanor. Detta är förslag till beslut för ställningstagande till val av alternativ med rangordning för Ny järnväg Göteborg–Borås. Förslaget revideras och fastställs utifrån inkomna yttranden under den kompletterande beredningsremissen hösten 2024.

Ställningstagande

Den sammanvägda bedömningen i lokaliseringsutredning för Ny järnväg Göteborg–Borås, har tydligt identifierat det lokaliseringsalternativ som bäst uppfyller ändamålet med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen och med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvården.

Det lokaliseringsalternativ som rangordnas som nummer 1 är *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A*.

För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är *korridor Tulebo med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1)* rangordnad som nummer 2.

För delsträckan genom Borås är *korridor Lusharpan med station B4* rangordnad som nummer 2.

Föreslagen lokalisering

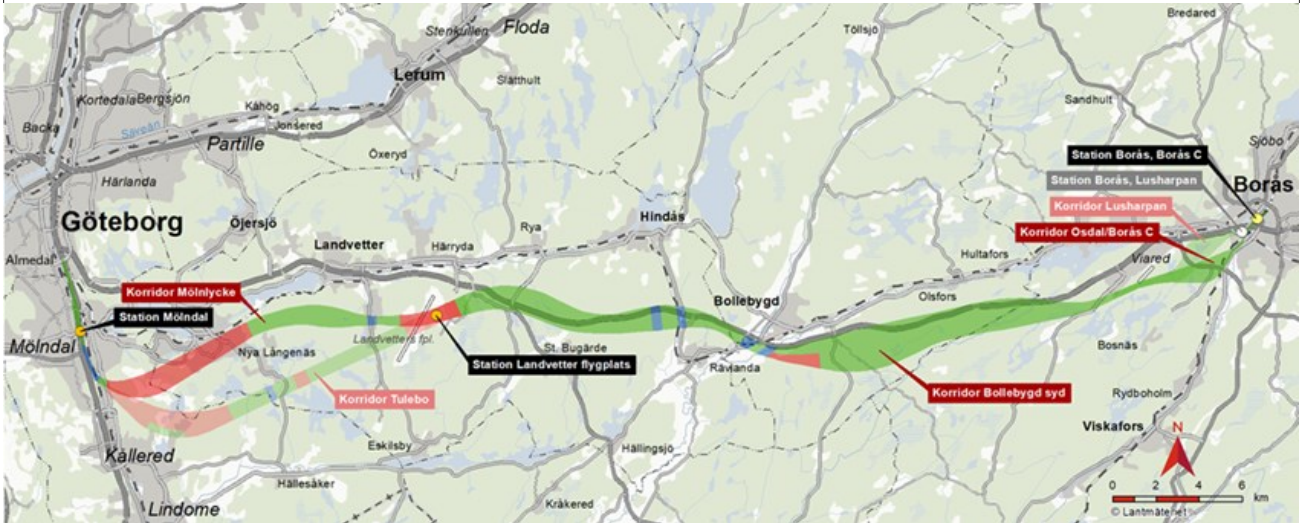
Bedömd huvudsaklig anläggningstyp för ny järnväg, rangordning 1
(Gränser mellan anläggningstyper är ungefärliga och kommer att detaljstuderas i utformning av planförslag)

- Bank eller skärning
- Lång bro
- Bergtunnel

Bedömd huvudsaklig anläggningstyp för ny järnväg, rangordning 2
(Gränser mellan anläggningstyper är ungefärliga och kommer att detaljstuderas i utformning av planförslag)

- Bank eller skärning
- Lång bro
- Bergtunnel

- Ungefärligt stationsläge
- Ungefärligt stationsläge, endast rangordning 1
- Ungefärligt stationsläge, endast rangordning 2



Föreslagen lokalisering med rangordning 1 och 2

Motivering

Metoden för utvärdering har inneburit att möjliga alternativ inom utredningsområdet identifierats, utvärderats och valts bort stegvis tills en rangordning av kvarvarande lokaliseringalternativ återstår. Alternativen har utvärderats utifrån sex bedömningsgrunder: Hållbarhetsbedömning, Miljöbedömning, Investeringskostnad, Acceptans för alternativ, Samhällsekonomisk nytta och Projektmålsuppfyllelse.

Sammantaget visar **hållbarhetsbedömningen** att lokaliseringalternativ *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A* inom samtliga tre hållbarhetsdimensioner (socialt, ekologiskt och ekonomiskt) bäst uppfyller uppsatta alternativskiljande projekt mål.

Sammantaget är lokaliseringalternativ *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A* bäst ur ett **miljöbedömningsperspektiv**.

De lokaliseringalternativ som erbjuder lägst **investeringskostnad** är lokaliseringalternativ *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A* samt lokaliseringalternativ *korridor Tulebo med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A*.



Efter granskning av lokaliseringstudien våren 2022 var den samlade bilden att samtliga samverkansparter ställde sig positiva till den nya järnvägen, men en av parterna ville ha en mer regional inriktning. Av studerade alternativ i lokaliseringstudien bedömdes det finnas störst **acceptans för lokaliseringalternativ** *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A*.

Den 22 december 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att avbryta planering av nya stambanor för höghastighetståg samt pausa projekt Göteborg–Borås. Samtidigt lämnade regeringen i uppdrag att för stråket Göteborg–Borås utreda åtgärder i järnvägssystemet som förbättrar arbetspendlingen i stråket och anslutningen till Landvetter flygplats på ett mer kostnadseffektivt sätt än projekt Göteborg–Borås som en del av nya stambanor. Utredningen överlämnades till regeringen 26 juli 2023. Den 26 oktober 2023 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att återstarta planläggningsarbetet respektive, i den mån det erfordras, starta ett nytt planläggningsarbete, för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås.

Länsstyrelsen genomförde under sommaren 2024 på uppdrag av regeringen ett sonderingsuppdrag. Under Länsstyrelsens uppdrag ställde sig parterna i stråket

Ärendenummer
TRV 2021/71880

Dokumentdatum
2024-10-01

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av

bakom att ny, dubbelspårig järnväg anläggs mellan Göteborg och Borås inom samma korridor som Trafikverkets högst rangordnade alternativ i lokaliseringsutredningen. Med parterna i stråket menas de kommunala samrådsparterna Bollebygds kommun, Borås Stad, Göteborgs Stad, Härryda kommun och Mölndals stad samt västra Götalandsregionen och Swedavia. Överenskommelsen bedöms visa att det lokaliseringsalternativ det fortsatt finns störst acceptans för är lokaliseringsalternativ *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A*.

Skillnaden i **samhällsekonomisk nytta** mellan de olika alternativen kan sammantaget anses vara liten, men med en något större nytta för lokaliseringsalternativ i kombination med stationsläge B11A. Det högst rangordnade lokaliseringsalternativet i lokaliseringsutredningen, med tillhörande val av stationsläge B11A, bedöms vara det mest samhällsekonomiskt fördelaktiga då stationsläge B11A beräknas generera fler regionala resor än stationsläge B4.

Vad gäller **projektmålsuppfyllelse** så bedöms i lokaliseringsalternativ *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A* samtliga projekt mål utom ett helt eller delvis uppfyllas, vilket sammantaget innebär att detta lokaliseringsalternativ bidrar till uppfyllelse av ändamål och projekt mål i högre utsträckning än de andra lokaliseringsalternativen.

Den sammanvägda bedömningen har tydligt identifierat att lokaliseringsalternativ *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A* bäst uppfyller ändamålet med den nya järnvägen.

Bakgrund

Sträckan Göteborg–Borås omfattar cirka sex mil ny dubbelspårig järnväg för regionaltåg och fjärrtåg.

Ändamål

NY JÄRNVÄG FÖR PERSONTRAFIK MELLAN GÖTEBORG-BORÅS SKA:

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

Trafikverket har tagit fram en lokaliseringsutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivningen har godkänts av länsstyrelsen. Syftet med lokaliseringsutredningen är att säkerställa en lokalisering där ändamålet med anläggningen uppnås med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen och med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturvärden.

För detaljerad redovisning av bakgrund, ändamål och projektmål, förutsättningar, utvärdering av alternativ och sammanvägd bedömning hänvisas till lokaliseringsutredningen och PM Komplettering till lokaliseringsutredning granskningshandling, Ny järnväg Göteborg–Borås.

Fortsatt arbete

För vissa större väg- och järnvägsprojekt får regeringen förbehålla sig att pröva tillåtligheten av en verksamhet enligt 17 kap. 3 § punkt 1 miljöbalken (1998:808). Tillåtlighetsprövningen sker i så fall när lokaliseringsutredningen färdigställts. I oktober 2020 beslutade regeringen att ny järnväg mellan Göteborg–Borås ska tillåtlighetsprövas. Nästa steg i processen är därför att lämna ärendet till regeringen för tillåtlighetsprövning.

I kommande fas av planlägningsprocessen tas planförslag fram. Vid framtagande av planförslag utreds var och hur järnvägen ska byggas inom den beslutade korridoren.

Samråd och Granskning

Trafikverket etablerade grupper för samverkan tillsammans med Västra Götalandsregionen, Länsstyrelsen Västra Götalands län, Göteborgsregionens kommunalförbund, Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund, Swedavia och berörda kommuner. Mötesserier pågick under hela lokaliseringsutredningen. I processen ingick även tre större samrådstillfällen med en större samrådsrets under våren 2020, hösten 2020 samt våren 2021. Hur det externa samrådet bedrevs och vilka synpunkter som inkommit finns beskrivet i en samrådsredogörelse.

Ärendenummer
TRV 2021/71880Dokumentdatum
2024-10-01Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av

Lokaliseringsutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning ställdes ut för granskning under tiden 3 mars till 29 april 2022. Med anledning av granskningen inkom 53 yttranden från myndigheter och organisationer och 28 yttranden från allmänheten. Länsstyrelsen förordade samma korridorer som Trafikverket, förutom på delsträckan genom Borås där båda de rangordnade korridorerna angavs som tänkbara. Samtliga berörda kommuner var positiva till en ny järnväg och samtliga, förutom Härryda kommun, förordade Trafikverkets högst rangordnade alternativ. Även Västra Götalandsregionen och de två berörda kommunalförbunden förordade det högst rangordnade alternativet. Försvarsmakten bedömde att det finns möjligheter att inom de rangordnade alternativen föreslå en sträckning som inte riskerar att innebära påtaglig skada på riksintressen för totalförsvarets militära del. Naturvårdsverket hade invändningar för delsträckan genom Borås och förordade en korridor i tunnel under staden. Övriga berörda statliga myndigheter hade inget att invända. Granskningen sammanfattades i ett granskningsutlåtande.

De synpunkter som kom in under granskningen våren 2022 har inte föranlett någon ändring i lokaliseringsutredningen eller slutsatser i Trafikverkets tidigare ställningstagande från 2022-02-01.

Sedan granskningen har regeringen beslutat att ändra inriktningen för järnvägen. Förändringarna bedöms inte få någon påverkan på slutsatserna i lokaliseringsutredningen. Detta beskrivs närmare i PM Komplettering till lokaliseringsutredning granskningshandling, Ny järnväg Göteborg–Borås. Vidare redogörs för en utökning av den järnvägskorridor som redovisades i lokaliseringsutredningen. Syftet med utökningen är att rymma en lösning som innebär att järnvägen inte ska orsaka en otillåten försämring av Mölndalsåns ekologiska status.

Vid den sammanvägda bedömning som gjordes i lokaliseringsutredningen för ny järnväg Göteborg–Borås identifierades tydligt det lokaliseringsalternativ som bäst uppfyller ändamålet med projektet med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, med beaktande av övriga samhällsintressen och med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturmiljövärden. Det nya uppdraget från regeringen ändrar inte denna bedömning. Det finns nu även acceptans från samtliga parter i stråket för Ny järnväg Göteborg-Borås.

[Fastställt av]

Dokumentegenskaper, Ärendenummer TRV 2021/71880, Motpartens ärendenummer [Motpartens ärendenummer], Dokumentdatum , Beslutat av [Jörgen Einarsson](#) Dokumenttyp BESLUT



PM

Komplettering till lokaliseringsutredning granskningshandling

Ny järnväg Göteborg–Borås

Ärendenummer TRV 2021/128691

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: PM Komplettering till lokaliseringsutredning granskningshandling, Ny järnväg Göteborg–Borås

Författare: Elin Bylund och Hedvig Staaf, Trafikverket

Dokumentdatum: 2024-10-01

Ärendenummer: TRV 2021/128691

Kontaktperson: Elin Bylund, Trafikverket

Foto på framsidan: Trafikverket

Kartor, figurer och Illustrationer: Figur 2 Trafikverket, övriga kartor, figurer och illustrationer Ramboll

Läsanvisning

Denna promemoria kompletterar tidigare framtagen lokaliseringsutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och ska därför läsas ihop med dessa underlag. Promemorian har tagits fram för att belysa om, och i förekommande fall hur, Lokaliseringsutredning granskningshandling Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, påverkas av Trafikverkets nya uppdrag för utbyggnad av järnvägssystemet i stråket.

Kapitel 1 och kapitel 2 frångår rubrikstrukturen i lokaliseringsutredningen, övriga kapitel i promemorian följer i stort rubrikstrukturen för lokaliseringsutredningen. Varje kapitel börjar med en redogörelse för vilket kapitel det kompletterar i lokaliseringsutredningen.

I kapitel 1 framgår syfte och bakgrund till promemorian. Här redogörs bland annat för de uppdrag som Trafikverket har fått de senaste två åren genom regeringsbeslut, gällande dels utbyggnad av nya stambanor och dels sträckan Göteborg–Borås. Hur detta har förändrat syfte och mål för projektet framgår av kapitel 2. reviderade ändamål och projektmål i sin helhet redovisas i bilaga 1.

I kapitel 3 redogörs för förändrade, samt avgörande kvarstående, förutsättningar avseende järnvägens funktion, trafikering och utformning som är en konsekvens av regeringsbeslut kopplade till projektet. I kapitel 4 kan nya förutsättningar avseende översiktsplanering och skydd av områden enligt miljöbalkens utläsas.

I kapitel 5 redogörs för hur lokaliseringsutredningens utvärdering av utredningskorridorer per delsträcka påverkas av regeringsuppdraget. I kapitel 6 redogörs för hur lokaliseringsutredningens sammanvägda bedömning och rangordning av lokaliseringsalternativ påverkas av regeringsuppdraget. Det underlag som legat till grund för framtagande av promemorian framgår av kapitel 7.

Sammanfattning

Denna promemoria kompletterar tidigare framtagna lokaliseringsutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och ska därför läsas ihop med dessa underlag. Lokaliseringsutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen har tidigare varit föremål för granskning och beredningsremiss. Promemorian inkluderar bland annat en översyn i fråga om mål, funktioner, lokalisering, utformning och bedömningar.

Promemorian har tagits fram för att belysa om, och i förekommande fall hur, Lokaliseringsutredning Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, påverkas av regeringsbeslut som berör ny järnväg Göteborg–Borås, vilket bland annat innebär att inte längre planera för nya stambanor för höghastighetståg Stockholm–Göteborg/Malmö. Projektet Göteborg–Borås planerades tidigare för att ingå i ett sådant system. Syftet med det nya uppdraget är att planeringen ska resultera i åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås som framför allt förbättrar arbetspendling i regionen samt förbättrar anslutningen till Landvetter flygplats. Vidare redovisar promemorian en utökning av den järnvägskorridor som redovisades i lokaliseringsutredningen. Syftet med utökningen är att rymma en lösning som innebär att järnvägen inte ska orsaka en otillåten försämring av Mölndalsåns ekologiska status.

En konsekvens av det nya uppdraget är att den överflyttning av trafik från flyg och väg till järnväg på sträckan Stockholm–Göteborg som beskrivs i lokaliseringsutredningen uteblir. När restidsnyttor av systemet som helhet inte ska ingå i bedömningarna stärks motiven för de bortval av utredningskorridorer som gjorts i lokaliseringsutredningen.

En annan konsekvens är att det nu blir möjligt att planera för att trafikera med tåg mellan ny och befintlig järnväg i Borås. Detta stärker ytterligare bedömningarna i lokaliseringsutredningen med avseende på bortval av utredningskorridorer och rangordning av lokaliseringsalternativ.

Eftersom hastigheten och vilken typ av trafik, persontrafik, som järnvägen planeras för är oförändrade kvarstår de slutsatser som dragits inom hållbarhetsbedömning och miljöbedömning. Det innebär också att lokaliseringsalternativens geografiska utbredning och föreslagna anläggningstyp inte förändras.

Stråket Göteborg–Borås är ett av de största pendlingsstråken i Sverige. Pendlingen sker i första hand med bil och med buss framför tåget (Kust till kustbanan), eftersom tåget idag tar lång tid och har få avgångar. Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås kommer att kraftigt minska restiden med tåg mellan Västsveriges två största städer samt möjliggöra resor med tåg till Sveriges näst största flygplats.

Vid den sammanvägda bedömning som gjordes i lokaliseringsutredningen för ny järnväg Göteborg–Borås identifierades tydligt det lokaliseringsalternativ som bäst uppfyller ändamålet med projektet med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, med beaktande av övriga samhällsintressen och med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturmiljövärden. Det nya uppdraget från regeringen ändrar inte denna bedömning. Det finns nu även acceptans från samtliga parter i stråket för Ny järnväg Göteborg-Borås.

Innehåll

Sammanfattning	4
1 Inledning	8
1.1 Syfte med promemorian	8
1.2 Bakgrund	8
1.2.1 Projekt Göteborg–Borås	8
1.2.2 Paus och regeringsbeslut	9
1.2.3 Nytt regeringsbeslut för Göteborg–Borås.....	10
1.2.4 Den gemensamma sträckningen Göteborg–Borås.....	10
1.2.5 Omfattning av tillåtlighetsprövning	12
2 Syfte och mål för projektet	13
2.1 Syfte och övergripande mål för nya stambanor.....	13
2.2 Ändamål för Göteborg–Borås	13
2.3 Projektmål för Göteborg–Borås	15
2.3.1 Kapacitet och robusthet	15
2.3.2 Restider	17
2.3.3 Energieffektiva transporter och klimat.....	17
2.3.4 Landskap	18
2.3.5 Arkitektur	19
2.4 Påverkan reviderade ändamål och projekt mål.....	20
3 Den framtida järnvägen	21
3.1 Funktion och trafikering	21
3.1.1 Nationella och regionala funktioner.....	21
3.1.2 Planerad trafik och tågtyper	21
3.2 Utformning.....	23
3.2.1 Teknisk standard	23
3.2.2 Stationer	24
3.2.3 Gestaltungsprinciper	25
4 Förutsättningar	26
4.1 Befolkning och markanvändning.....	26
4.1.1 Kommunal planering.....	26
4.2 Miljö och hälsa.....	27

4.2.1 Naturmiljö och skyddade områden.....	27
4.2.2 Vattentäkter och vattenskyddsområden	28
5 Utvärdering.....	29
5.1 Hållbarhetsbedömning.....	29
5.1.1 Social hållbarhet	29
5.1.2 Ekologisk hållbarhet.....	29
5.1.3 Ekonomisk hållbarhet	34
5.2 Miljöbedömning	38
5.2.1 Allmänt	38
5.2.2 Buller	38
5.2.3 Miljökvalitetsnormer för ytvatten.....	38
5.3 Investeringskostnad.....	39
6 Sammanvägd bedömning och rangordning av alternativ .	41
6.1 Hållbarhetsbedömning.....	41
6.2 Miljöbedömning	41
6.3 Investeringskostnad.....	41
6.4 Acceptans för alternativ	42
6.5 Samhällsekonomisk nytta	43
6.6 Projektmålsuppfyllelse	43
6.7 Rangordning av alternativ	49
7 Referenser	50
Bilaga 1 Projekt mål för Ny järnväg Göteborg–Borås	53
Bilaga 2 Reviderade kartor korridorer för tillåtlighetsprövning	56

1 Inledning

1.1 Syfte med promemorian

Promemorian har tagits fram för att belysa om, och i förekommande fall hur, Lokaliseringsutredning Göteborg–Borås, en del av nya stambanor (Trafikverket, 2022-02-28) påverkas av regeringsbeslut som berör Ny järnväg Göteborg–Borås. Vidare redovisar promemorian en utökning av den järnvägskorridor som redovisades i lokaliseringstudningen. Syftet med utökningen är att rymma en lösning som innebär att järnvägen inte ska orsaka en otillåten försämring av Mölndalsåns ekologiska status.

Promemorian utgör kompletterande underlag för beredning av ärendet inför ansökan om tillåtlighetsprövning hos regeringen.

Promemorian kompletterar den tidigare framtagna lokaliseringstudningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning och ska därför läsas ihop med dessa underlag.

Av promemorian framgår påverkan av att ny järnväg på sträckan inte längre ska utformas som en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg. Vidare framgår påverkan av att planeringen för järnvägen nu ska resultera i åtgärder som framför allt förbättrar förutsättningarna för arbetspendling i regionen samt förbättrar anslutningen till Landvetter flygplats.

Översyn av i lokaliseringstudningen redovisade mål, funktioner, lokalisering, utformning och bedömningar ingår i promemorian. I promemorian redovisas även områdesskydd enligt miljöbalkens 7 kapitel och nya översiktsplaner som har tillkommit sedan lokaliseringstudningen ställdes ut för granskning.

1.2 Bakgrund

1.2.1 Projekt Göteborg–Borås

I av regeringen beslutad nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029 är Göteborg–Borås finansierat som ett utpekat objekt och som en del av planering för nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö (Regeringen, 2018-06-14). Projektet ingår på motsvarande sätt i nuvarande plan 2022–2033 (Regeringen, 2022-06-07). En lokaliseringstudning för sträckan påbörjades år 2019. Regeringen beslutade i oktober 2020 att projekt Göteborg–Borås ska tillåtlighetsprövas enligt 17 kap. miljöbalken. (Regeringen, 2020-10-08).

Lokaliseringsutredningen skickades ut för granskning våren 2022 (Trafikverket, 2022-02-28). Granskningsutlåtandet med inkomna synpunkter färdigställdes hösten 2022 (Trafikverket, 2022-10-18). Under 2022 genomfördes parallellt med granskningen en beredningsremiss inför regeringens tillåtlighetsprövning.

1.2.2 Paus och regeringsbeslut

Regeringen beslutade den 22 december 2022 att ge Trafikverket i uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg samt pausa projekt Göteborg–Borås (Regeringen, 2022-12-22a). I promemorian benämns detta regeringsuppdrag "*uppdrag att avbryta*".

Regeringen beslutade samtidigt att ge Trafikverket i uppdrag att för stråket Göteborg–Borås utreda åtgärder i järnvägssystemet som förbättrar arbetspendlingen i stråket och anslutningen till Landvetter flygplats (Regeringen, 2022-12-22b), i promemorian fortsättningsvis regeringsuppdrag benämnt "*uppdrag att utreda*". Detta på ett mer kostnadseffektivt sätt än projekt Göteborg–Borås som en del av nya stambanor för höghastighetståg. Utgångspunkten för utredningen var att objektet inte längre ska utformas för att passa in i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg. I analysen ingick att se över nuvarande utformning och lokalisering vad gäller sträckning, stationsorter, stationslösningar och förläggning av järnvägen utan att trafikstarten försenas. Svar på *regeringsuppdrag att utreda* redovisades i en rapport till regeringen i juni 2023 (Trafikverket 2023-06-26). Det alternativ som i rapporten rangordnades som högst, benämnt 2b, är kompatibelt med det lokaliseringsalternativ som rangordnas högst i lokaliseringsutredningen.

Alternativ 2b omfattar en ny dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås enligt det i lokaliseringsutredningen högst rangordnade lokaliseringsalternativet, samt en ny dubbelspårig järnväg mellan den nya järnvägen och Kust till kustbanan vid Mölnlycke. I rapporten föreslås för alternativ 2b stationer på den nya järnvägen i Mölndal, Landvetter flygplats och Borås, samt stationer i Mölnlycke och Landvetter samhälle på befintlig Kust till kustbana. Alternativ 2b omfattar fler stationer i stråket Göteborg–Borås jämfört med lokaliseringsalternativen och en direkt koppling till det västsvenska pendeltågssystemet via västlänken till Kust till kustbanan. Detta sammantaget bedömdes i rapporten leda till att antalet regionala resor med tåg kunde öka betydligt i jämförelse med enbart utbyggnad enligt lokaliseringsutredningens högst rangordnade alternativ. Alternativ 2b rangordnades högst i rapporten utifrån dess uppfyllelse av utgångspunkterna i *uppdrag att utreda*. Alternativet krävde inte något omtag i planläggningsprocessen och gav ett ökat antal regionala resor utan ökad kostnad från ursprungskostnaden för objekt Göteborg–Borås i nationell plan. Alternativ 2b som helhet är inte en del av tillåtlighetsprövningen, utan presenterades som en möjlig väg framåt som svar på *uppdrag att utreda*. Det som ingår i tillåtlighetsprövningen är ny järnväg på

sträckan mellan Göteborg och Borås, det vill säga del av det som utgör alternativ 2b. Resterande del av alternativ 2b, kopplingen till Kust till kustbanan, hanteras i en separat planläggningsprocess.

1.2.3 Nytt regeringsbeslut för Göteborg–Borås

Den 26 oktober 2023 beslutade regeringen att ge Trafikverket i uppdrag att återstarta planläggningsarbetet av projekt Göteborg–Borås respektive, i den mån det erfordras, starta ett nytt planläggningsarbete, för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås (Regeringen, 2023-10-26). I promemorian benämns detta regeringsuppdrag "*uppdrag att planlägga*". Den nya inriktningen är att järnvägen ska byggas ut i stråket för att förbättra arbetspendling, men på ett mer kostnadseffektivt och samhällsekonomiskt lönsamt sätt jämfört med tidigare planering på sträckan Göteborg–Borås när projektet var tänkt som en del av nya stambanor. I regeringsbeslutet framgår att åtgärdskostnaden för staten för objektet som helhet inte får överstiga 43,5 miljarder kronor i 2021 års prisnivå.

I regeringsbeslutet framgår att syftet med *uppdrag att planlägga* är att planeringen ska resultera i åtgärder som framför allt förbättrar förutsättningarna för arbetspendling i regionen samt förbättrar anslutningen till Landvetter flygplats. En utgångspunkt för planeringen är att genomförandet av åtgärderna kan ske så kostnadseffektivt och snabbt som möjligt. Trafikverket ska därmed beakta genomförbarhet utifrån regionala och lokala ståndpunkter som det råder en bred samsyn kring, förutsatt att objektets totala kostnad för staten inte överstiger det ursprungliga objektets totala kostnad i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastruktur för perioden 2022–2033. Utgångspunkten för planeringen ska inte längre vara att järnvägen på sträckan ska utformas som en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg.

Den 21 maj 2024 meddelade Trafikverket regeringen att det inte fanns förutsättningar att komma vidare med *uppdrag att planlägga* utifrån ett genomförandeperspektiv. Detta eftersom det saknades en lösning som säkerställde att planläggning kunde ske i samtliga kommuner.

1.2.4 Den gemensamma sträckningen Göteborg–Borås

Regeringen beslutade den 23 maj 2024 att ge i uppdrag till Länsstyrelsen i Västra Götalands län att sondera förutsättningarna att genomföra åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås mot bakgrund av vad som framkommit inom ramen för *uppdrag att planlägga*. I promemorian benämns detta regeringsuppdrag "*uppdrag att sondera*". I *uppdrag att sondera* ingick att samråda med regionala och kommunala företrädare i Västra Götalands län och med Trafikverket för att nå en lösning som, från genomförandesynpunkt, och inom

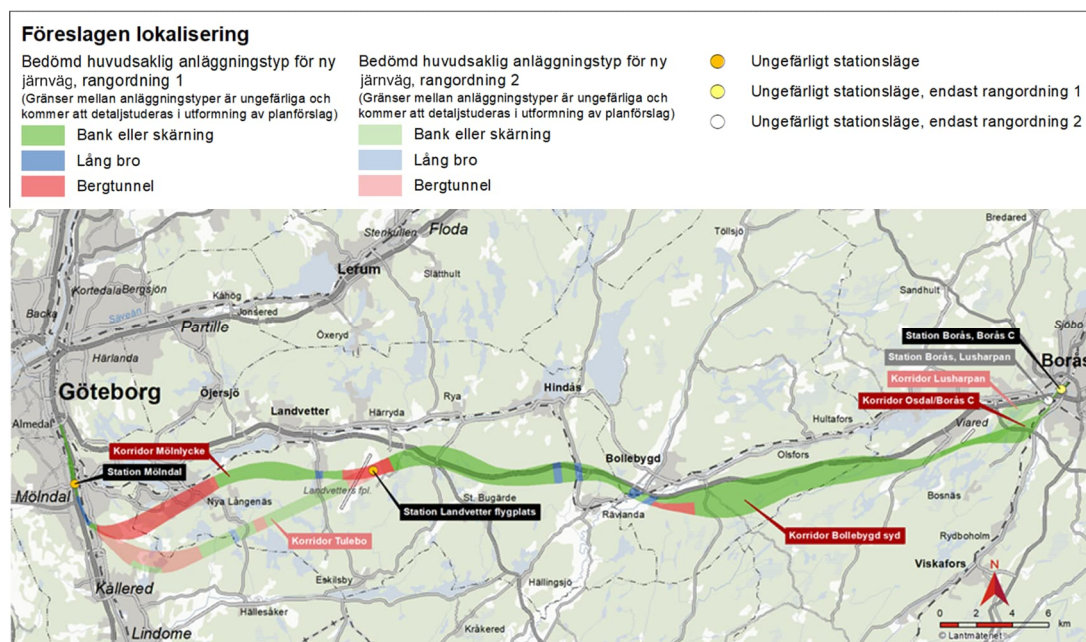
statens givna ekonomiska ramar, kan få en större uppslutning i regionen.
(Regeringen, 2024-05-23)

De av länsstyrelsen genomförda sonderingarna har resulterat i "*Den gemensamma sträckning Göteborg–Borås*" som är en gemensam väg framåt som samtliga berörda aktörer står bakom (Länsstyrelsen, 2024–08-30b). Den principiella lösningen enligt överenskommelsen utgår från ny dubbelspårig järnväg mellan Göteborg och Borås, inom samma korridor som Trafikverkets högst rangordnade alternativ i lokaliseringsutredningen, med hastigheter upp till 250km/h. Samt med tillägg av en bibana mellan Mölnlycke och den nya järnvägen samt en station med fyra spår under Landvetter flygplats (Länsstyrelsen, 2024-06-19). I överenskommelsen framgår även att framtida stationslägen i Landvetter Södra och Bollebygd inte ska omöjliggöras. Fyrspårslösning under Landvetter flygplats samt östlig anslutning från Mölnlycke station till den nya banan ryms inte inom den statliga finansieringen utan medfinansiering kommer att krävas. Trafikverket bedömer att dessa tillägg beräknas uppgå till 3-5 miljarder i prisnivå 2021-02. Västra Götalandsregionen, Göteborgs kommun, Borås kommun, Härryda kommun och Mölndals kommun är beredda att medfinansiera byggnationen av den nya järnvägen, taket för medfinansiering de är beredda att bidra med är 4,5 miljarder kronor (Länsstyrelsen, 2024-08-30a). De ekonomiska åtagandena gäller under förutsättning att respektive fullmäktigeförsamling i Västra Götalandsregionen och kommunerna så beslutar. Parterna har kommit överens om att gemensamt verka för en skyndsam byggstart och ett skyndsamt färdigställande. Regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås (Regeringen, 2024-09-19).

Den gemensamma sträckningen Göteborg–Borås som helhet kommer inte att ingå i Trafikverkets ansökan om tillåtlighetsprövning. Det som kommer att ingå i ansökan om tillåtlighetsprövning är ny järnväg på sträckan mellan Göteborg och Borås med stationer i Mölndal, vid Landvetter flygplats och i Borås, se avsnitt 1.2.5 och avsnitt 6.7. Förbindelsen mellan den nya järnvägen och Mölnlycke, kallad Bibana Mölnlycke, kommer i stället att hanteras i en separat planläggningsprocess. Det motiveras av att Bibana Mölnlycke inte är en del av Ny järnväg Göteborg–Borås. Bibanan har separata och självständiga ändamål och utgör inte en förutsättning för att uppfylla ändamålen för Ny järnväg Göteborg–Borås.

1.2.5 Omfattning av tillåtlighetsprövning

Lokaliseringsalternativ som kommer att ingå i ansökan om tillåtlighetsprövning kan ses i Figur 1. Det högst rangordnade lokaliseringsalternativet med stationer i Mölndal, vid Landvetter flygplats och i Borås benämns *Ny järnväg Göteborg–Borås*.



Figur 1. Föreslagen lokalisering med rangordning.

2 Syfte och mål för projektet

I lokaliseringsutredningen avsnitt 1.6 Syfte och mål för projektet, presenteras målstrukturen samt syfte och mål för nya stambanor och ny järnväg mellan Göteborg–Borås. *Uppdrag att avbryta* och *uppdrag att planlägga*, se avsnitt 1.2.2 och 1.2.3, får en direkt påverkan på målstrukturen för Ny järnväg Göteborg–Borås. Avsnitten i detta kapitel redogör för hur ändamål och projektmål påverkas av de nya uppdragen och hur detta förhåller sig till korridorsutformning och rangordning av lokaliseringsalternativ.

2.1 Syfte och övergripande mål för nya stambanor

När Trafikverket planerade för ett system av nya stambanor Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö togs syfte och övergripande mål för nya stambanor fram, se lokaliseringsutredningens avsnitt 1.6.1 Syfte och övergripande mål för nya stambanor. Syftet för de nya stambanorna tydliggjorde vilka behov systemet skulle fylla. De övergripande målen konkretiserade vad som krävdes av systemet för att syftet skulle kunna uppnås. Syfte och övergripande mål för nya stambanor utgjorde ramen för framtagande av ändamål och projektmål för delsträckorna inom systemet, däribland Göteborg–Borås. Trafikverket har, med utgångspunkt i *uppdrag att avbryta*, avbrutit planeringen för de centrala systemdelarna av de nya stambanorna, mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm via Jönköping. Därför tas syfte och övergripande mål för de nya stambanorna bort. Arbetet med järnvägsplaner på sträckan Göteborg–Borås kommer därmed att styra mot ändamål för Göteborg–Borås.

2.2 Ändamål för Göteborg–Borås

Projektets ändamål och projektmål har legat till grund för framtagande och bortval av utredningskorridorer samt rangordning av lokaliseringsalternativ. Tidigare ändamål går att utläsa i lokaliseringsutredningen avsnitt 1.6.2 Ändamål för Göteborg–Borås. Ändamål och projektmål har sedermera reviderats utifrån att syfte och övergripande mål med nya stambanor har tagits bort. Detta avsnitt redogör för reviderade ändamål. Vidare görs en bedömning av vilken påverkan förändringen eventuellt får för framtagande och bortval av utredningskorridorer samt rangordning av lokaliseringsalternativ.

Ändamål för Ny järnväg Göteborg–Borås:

NY JÄRNVÄG FÖR PERSONTRAFIK MELLAN GÖTEBORG-BORÅS SKA:

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

Motiv till ändringar

Persontrafik

I rubriken för ändamålen är orden "för persontrafik" tillagda för att tydliggöra att järnvägen enbart ska trafikerats av persontåg. I regeringens beslut från oktober 2023 betonas att järnvägen ska byggas ut i stråket för att förbättra arbetspendling (Regeringen, 2023-10-26). Tillägget om persontrafik är ett förtydligande av tidigare och nuvarande uppdrag och är ingen förändring.

Nya stambanor

Det tidigare ändamålet "*Vara del av nya stambanor mellan Stockholm och Göteborg/Malmö.*" utgår. Detta för att regeringen i december 2022 beslutade att avbryta planeringen för de centrala systemdelarna av de nya stambanorna mellan Linköping och Borås, respektive Hässleholm via Jönköping (Regeringen, 2022-12-22a). Detta innebär att ny järnväg Göteborg–Borås inte längre ska utformas för att vara en del av nya stambanor för höghastighetståg.

Framtida sträckning österut

Ändamålet "*Kunna vara en del av en framtida sträckning österut mot Jönköping och Stockholm.*" är tillagt. Ändamålet är tillagt för att i en framtid kunna möjliggöra ytterligare utbyggnad av kapacitet i järnvägssystemet och skapa förutsättningar för en utökad arbetsmarknadsregion. Utifrån att Trafikverket bedömer att det i

framtiden kan finnas ett behov av att bygga vidare järnvägen öster om Borås så förändras inte de slutsatser som drogs i lokaliseringsutredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringsalternativ.

2.3 Projekt mål för Göteborg–Borås

Tidigare projekt mål går att utläsa i lokaliseringsutredningen avsnitt 1.6.3 Projekt mål för Göteborg–Borås. Projekt mål har nu reviderats utifrån att syfte och övergripande mål med nya stambanor har tagits bort och den nya järnvägen genom *uppdrag att planlägga* har en ny inriktning. Avsnittet redogör för de reviderade projekt målen. Vidare görs en bedömning av vilken eventuell påverkan förändringen får för framtagande och bortval av utredningskorridorer samt rangordning av lokaliseringsalternativ. Se Bilaga 1 för de kompletta projekt målen.

2.3.1 Kapacitet och robusthet

De nya projekt målen för Ny järnväg Göteborg–Borås inom kategorin kapacitet och robusthet:

- Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ska under högtrafik kunna trafikeras av minst 7 tåg per timme och riktning. Av dessa ska minst 6 vara regionaltåg, varav 2 ska trafikera via Bibana Mölnlycke. Återstående tåg ska vara fjärrtåg.
Den nya järnvägen mellan Göteborg och kopplingspunkt till Bibana Mölnlycke ska under högtrafik kunna trafikeras av ytterligare minst 2 regionaltåg per timme och riktning.
- Resandeutbyte med 250 meter långa tåg ska möjliggöras vid alla stationer.
- Den nya järnvägen ska möjliggöra minst 95 % punktlighet (rättidighet + 5 minuter) mellan Göteborg och Borås.
- Trafikering med tåg mellan befintlig järnväg och den nya järnvägen ska möjliggöras i Borås.

Motiv till ändringar

Trafikering

Det tidigare projekt målet "*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.*" utgår. Projekt målet ersätts med målet "*Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ska under högtrafik*

kunna trafikeras av minst 7 tåg per timme och riktning. Av dessa ska minst 6 vara regionaltåg, varav 2 ska trafikera via Bibana Mölnlycke. Återstående tåg ska vara fjärrtåg. Den nya järnvägen mellan Göteborg och kopplingspunkt till Bibana Mölnlycke ska under högtrafik kunna trafikeras av ytterligare minst 2 regionaltåg per timme och riktning. Referenstrafiken ändras eftersom regeringen i uppdrag att planlägga har beslutat om en tydligare inriktning på arbetspendling samt i uppdrag att avbryta beslutat att Göteborg–Borås inte längre ska vara en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg.

Det reviderade projektmålet för trafikering bedöms ge motsvarande behov av järnvägsanläggning och därmed även lokaliseringalternativ som beskrivs i lokaliseringsutredningen, se avsnitt 3.1.2. Det ersatta och nya projektmålet påverkar inte utredningsprocessen eller ställningstagande om val av korridorer för lokalisering.

400 meter långa tåg

Det tidigare projektmålet *"Resandeutbyte med 400 meter långa tåg ska möjliggöras på Station Borås."* utgår. Höghastighetstågen förutsattes ha en längd på 400 meter. Målet utgår eftersom regeringen har beslutat att Ny järnväg Göteborg–Borås inte längre ska vara en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg. När höghastighetståg inte längre ingår i trafikeringen behöver plattformarna inte kunna trafikeras med 400 meter långa tåg.

Det reviderade projektmålet bedöms inte förändra de slutsatser som drogs i lokaliseringsutredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringalternativ se avsnitt 3.2.2.

Trafikering mellan befintlig och ny järnväg i Borås

Det nya projektmålet *"Trafikering med tåg mellan befintlig järnväg och den nya järnvägen ska möjliggöras i Borås."* läggs till. Förutsättningen för nya stambanor var att järnvägen skulle utformas som ett separat system som anslöt till befintligt järnvägssystem i ändpunkterna Stockholm, Malmö och Göteborg. Eftersom regeringen har beslutat att ny järnväg Göteborg–Borås inte längre ska vara en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg behöver järnvägen inte längre vara ett separat system.

Det tillagda projektmålet ger regionala förutsättningar att uppfylla ändamålen *"Tillföra betydande kapacitet och robusthet till Västsveriges järnvägssystem, för att möjliggöra punktliga och effektiva tågresor för människor och näringsliv."* samt *"Genom ökad tillgänglighet med tåg skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion och en hållbar regional utveckling"*. Se även avsnitt 3.1.1 för mer om regionala funktioner.

Det nya projekt målet bedöms stärka bortvalet av vissa utredningskorridorer, se avsnitt 5.1.3 underrubrik Kapacitet och robusthet. Vidare ger projekt målet ytterligare stöd för rangordningen av lokaliseringalternativ, se avsnitt 6.6.

2.3.2 Restider

De nya projekt målen för ny järnväg Göteborg–Borås inom kategorin restider:

- Den nya järnvägen ska möjliggöra en restid mellan Göteborg C och Station Borås på 35 minuter med snabba regional tåg som går via Västlänken och stannar vid alla mellanliggande stationer.

Motiv till ändringar

Projekt mål " *Den nya järnvägen ska möjliggöra en restid mellan Stockholm och Göteborg på 2 timmar och 5 min med direkt tåg*" utgår. Regeringen har beslutat att Göteborg–Borås inte längre ska vara en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg. Det innebär att restid till Stockholm inte längre är relevant och det tidigare projekt målet stryks.

Det är restids målet mellan Göteborg och Borås som har varit dimensionerande för utredningskorridorerna. Restids målet för sträckan Göteborg–Stockholm medgav en längre möjlig restid mellan Göteborg och Borås än det ursprungliga och även nu gällande restids målet mellan Göteborg och Borås. Därmed förändras inte de slutsatser som drogs i lokalisering utredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringalternativ av att restids målet till Stockholm tagits bort.

2.3.3 Energieffektiva transporter och klimat

De nya projekt målen för ny järnväg Göteborg–Borås inom kategorin energieffektiva transporter och klimat är:

- Den nya järnvägen ska bidra till överflyttning av resor från fossilberoende och mindre energieffektiv vägtrafik till tåg på sträckan Göteborg–Borås.
- Utsläppen av växthusgaser från anläggandet av ny järnväg på sträckan Göteborg–Borås ska tydligt minska över tid och de delar som eventuellt färdigställs år 2040 eller senare ska vara klimatneutrala.

Motiv till ändringar

Under år 2022 beslutades ett långsiktigt mål för Trafikverket, som innebär att infrastrukturen ska vara klimatneutral senast år 2040. Därtill finns delmål som är länkade till upphandlingskrav på konsulter, entreprenörer och materialleverantörer (Trafikverket, 2023-05-15).

Föranlett av att Trafikverkets mål för klimatneutralitet sedan år 2022 innefattar delmål för klimat och upphandlingskrav utgår de tidigare projektmålen "*För delar av den nya järnvägen som färdigställs efter år 2025 ska utsläppen av växthusgaser från anläggandet uppnå minst 30 % reduktion jämfört med år 2015.*", "*För delar av den nya järnvägen som färdigställs efter år 2030 ska utsläppen av växthusgaser från anläggandet uppnå minst 50 % reduktion jämfört med år 2015.*" och "*För delar av den nya järnvägen som färdigställs efter år 2035 ska utsläppen av växthusgaser från anläggandet uppnå minst 80 % reduktion jämfört med år 2015.*".

Projektmålen ersätts med det nya projektmålet "*Utsläppen av växthusgaser från anläggandet av ny järnväg på sträckan Göteborg–Borås ska tydligt minska över tid och de delar som eventuellt färdigställs år 2040 eller senare ska vara klimatneutrala.*" Målformuleringen "*ska tydligt minska över tid*" visar att Trafikverkets delmål gäller för delar av anläggningen som färdigställs före år 2040 trots att de inte är utskrivna i projektmålen. Projektmålet möjliggör fortsatt projektstyrning mot minskade utsläpp av växthusgaser och klimatneutralitet i enlighet med Trafikverkets nya långsiktiga mål.

De reviderade projektmålen bedöms inte förändra de slutsatser som drogs i lokaliseringsutredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringsalternativ se avsnitt 5.1.2 underrubrik Klimat och energi.

2.3.4 Landskap

De nya projektmålen för ny järnväg Göteborg–Borås inom kategorin Landskap:

- Den nya järnvägen ska ge förutsättningar för tillhandahållande av ekosystemtjänster.
- Den nya järnvägen ska så långt som möjligt upprätthålla eller stärka förutsättningarna för att bevara, uppleva och utveckla etablerade karaktärer och funktioner i landskapet.
- Den nya järnvägen ska så långt som möjligt ta hänsyn till kulturmiljöer och kulturvärden som berörs, så att förlust av dessa undviks och förutsättningarna att bevara, uppleva och utveckla dem finns kvar.
- Den nya järnvägen ska bidra till att upprätthålla och utveckla förutsättningarna för en mångfald av arter, ekologiska samband och värdefulla naturmiljöer, samt att funktioner bibehålls eller stärks såväl invid järnvägen som i ett större omland.

- Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att strukturer och samband av betydelse för människors sociala välfärd och livskvalitet kan behållas och utvecklas både på landsbygden och i tätorterna.

Motiv till ändringar

Det tidigare projektmålet *”Den nya järnvägen ska så långt som möjligt synliggöra landskapets variation och upprätthålla eller stärka förutsättningarna för att bevara, använda och utveckla etablerade funktioner i landskapet.”* utgår och ersätts med den nya formuleringen *”Den nya järnvägen ska så långt som möjligt upprätthålla eller stärka förutsättningarna för att bevara, uppleva och utveckla etablerade karaktärer och funktioner i landskapet.”*. Den nya formuleringen av projektmålet är ett förtydligande och stämmer överens med Riktlinje landskap (Trafikverket, 2019-03-11). Formuleringen i tidigare mål att *”så långt som möjligt synliggöra landskapets variation”* återfinns inte i Riktlinje landskap och har därför tagits bort. Ordet *”uppleva”* och *”karaktär”* har lagts till för att förtydliga innebörden.

Det tidigare projektmålet *”Den nya järnvägen ska så långt som möjligt ta till vara en mångfald av kulturhistoriska miljöer och karaktärsdrag för att bidra till goda livs- och boendemiljöer samt att möjligheten att läsa och uppleva dem i sitt landskap upprätthålls eller stärks.”* utgår och ersätts med den nya formuleringen *”Den nya järnvägen ska så långt som möjligt ta hänsyn till kulturmiljöer och kulturvärden som berörs, så att förlust av dessa undviks och förutsättningarna att bevara, uppleva och utveckla dem finns kvar.”*. Justeringen av projektmålet är ett förtydligande och stämmer överens med Riktlinje landskap och Trafikverkets kulturmiljöstrategi (Trafikverket, 2019-10-28). Ändringarna syftar till att tydliggöra målet för kulturmiljöer och kulturvärden och hanteringen av dessa.

De reviderade projektmålen bedöms inte förändra de slutsatser som drogs i lokaliseringsutredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringsalternativ.

2.3.5 Arkitektur

De nya projektmålen för ny järnväg Göteborg–Borås inom kategorin arkitektur är:

- Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till attraktiva livsmiljöer.
- Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till en attraktiv och sömlös upplevelse ur ett hela-resan-perspektiv.

- Den nya järnvägen ska kännetecknas av en lugn och övergripande ordning och tillföra ett mervärde till sin omgivning.
- Den nya järnvägen ska kännetecknas av arkitektonisk kvalitet såväl i helhet som i detaljer.
- Den nya järnvägens lokalisering och utformning ska gynna människors säkerhet och trygghet i stationsorter och utmed den nya järnvägen.

Motiv till ändringar

Trafikverket antog en arkitekturstrategi i juni 2021 (Trafikverket, 2021-06-24). För att stämma överens med arkitekturstrategin utgår det tidigare projekt målet *”Den nya järnvägen ska kännetecknas av en hög arkitektonisk ambition och kvalitet såväl i helhet som i detaljer, med plats för banbrytande arkitektur där det är motiverat.”* och ersätts med formuleringen *”Den nya järnvägen ska kännetecknas av arkitektonisk kvalitet såväl i helhet som i detaljer.”*. *”Arkitektonisk kvalitet”* används som begrepp i stället för uttrycket *”hög arkitektonisk ambition och kvalitet”*. Arkitektonisk kvalitet innefattar såväl processen som det byggda resultatet och är möjligt att verifiera till skillnad från ambition.

Formuleringen *”med plats för banbrytande arkitektur där det är motiverat”* utgår. Formuleringen var relevant när ett sammanhängande system av nya stambanor planerades. Med banbrytande arkitektur avsågs att på särskilt utpekade platser ge utrymme för ytterligare fokus på gestaltningen och för att skapa enhetlig identitet. Eftersom regeringen har beslutat att ny järnväg Göteborg–Borås inte längre ska vara en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg tas de projekt mål som kopplar till ett sammanhängande system av nya stambanor bort.

Det reviderade projekt målet bedöms inte förändra de slutsatser som drogs i lokaliseringsutredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringsalternativ se avsnitt 3.2.3.

2.4 Påverkan reviderade ändamål och projekt mål

De reviderade ändamålen och projekt målen bedöms som en helhet inte förändra de slutsatser som drogs i lokaliseringsutredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringsalternativ. De bedöms ge motsvarande behov av järnvägsanläggning och därmed även lokaliseringsalternativ som beskrivs i lokaliseringsutredningen.

Sammantaget bedöms de reviderade projekt målen även stärka bortvalet av vissa utredningskorridorer.

3 Den framtida järnvägen

I lokaliseringsutredningen kapitel 3 Den framtida järnvägen beskrivs hur järnvägen kan utföras i form av funktion, hur den kan dimensioneras utifrån aktuell trafik samt utformning av anläggningstyper, gestaltning och säkerhet. Beslutet att ny järnväg Göteborg–Borås inte längre ska vara en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg, se avsnitt 1.2.3, ger effekter på funktion, trafikering och utformning men får inte någon påverkan på korridorutformning eller rangordning av lokaliseringsalternativ.

3.1 Funktion och trafikering

3.1.1 Nationella och regionala funktioner

En utbyggnad av järnvägen enbart mellan Göteborg och Borås ger i jämförelse med en utbyggnad som en del av nya stambanor färre positiva effekter på kapaciteten i järnvägssystemet. En utbyggnad enbart mellan Göteborg och Borås ger inget betydande kapacitetstillskott för resor mellan Göteborg och Jönköping eller för långväga personresor mellan Göteborg och Stockholm. Vidare möjliggörs ingen överflyttning av persontåg mellan Göteborg och Stockholm från Västra stambanan som helhet till den nya järnvägen. Detta innebär fortsatta kapacitetsbegränsningar och troligen längre restider i framtiden på Västra stambanan jämfört med idag, framför allt för den betydande godstrafiken. Det innebär sämre möjligheter att flytta över godstransporter från väg till järnväg än om ett system av nya stambanor skulle ha byggts.

Stråket Göteborg–Borås är ett av de största pendlingsstråken i Sverige. Pendlingen sker i första hand med bil och med buss framför tåget (Kust till kustbanan), eftersom tåget idag tar lång tid och har få avgångar. Den omfattande bil- och busstrafiken orsakar trängsel, både på de stora vägarna och i städerna. Inne i centrala Göteborg är det så trångt att det inte går att utöka antalet bussar i högtrafik, vilket i förlängningen förhindrar utbytet av kompetens och arbetskraft i regionen. Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås kommer att kraftigt minska restiden med tåg mellan Västsveriges två största städer samt möjliggöra resor med tåg till Sveriges näst största flygplats. Med ökad kapacitet stärks sammankoppling mellan städerna och möjligheten till fler hållbara resor i stråket. Möjligheten att koppla samman befintlig järnväg och ny järnväg i Borås ger ytterligare förutsättningar för regional utveckling.

3.1.2 Planerad trafik och tågtyper

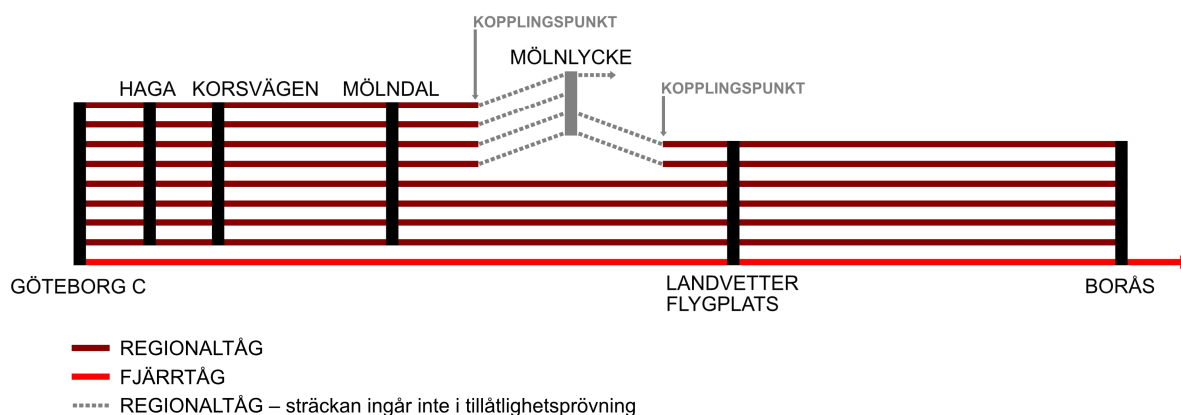
Uppdrag att planlägga leder till en förändrad referenstrafik. Se tidigare referenstrafik i lokaliseringsutredningen avsnitt 3.1.2 Planerad trafik och tågtyper.

De tre höghastighetståg och det snabba regionaltåg mellan Göteborg-Landvetter flygplats-Borås-Jönköping som var en del av den tidigare referenstrafiken utgår.

Den nya referenstrafiken utgörs av:

- Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ska under högtrafik kunna trafikeras av minst 7 tåg per timme och riktning. Av dessa ska minst 6 vara regionaltåg, varav 2 ska trafikera via Bibana Mölnlycke. Återstående tåg ska vara fjärrtåg.
- Den nya järnvägen mellan Göteborg och kopplingspunkt till Bibana Mölnlycke ska under högtrafik kunna trafikeras av ytterligare minst 2 regionaltåg per timme och riktning.

Trafikeringen illustreras nedan i Figur 2.



Figur 2. Referenstrafik, antal tåg per timme och riktning under högtrafik.

Tidigare planerades för 8 tåg per timme och riktning under högtrafik mellan Göteborg och Borås. Nu planeras för 9 tåg per timme och riktning mellan Göteborg och kopplingspunkten till Bibana Mölnlycke, se Figur 2. Mellan de båda kopplingspunkterna på ny järnväg Göteborg–Borås planeras för 5 tåg per timme och riktning, se Figur 2. Mellan den andra kopplingspunkten och Borås planeras för 7 tåg per timme och riktning, se Figur 2.

Skillnaden i referenstrafiken är liten och den nya referenstrafiken bedöms ge motsvarande behov av järnvägsanläggning som i lokaliseringsutredningen. Den justerade referenstrafikeringen bedöms därmed inte förändra framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringsalternativ.

I lokaliseringsutredningen fanns krav på att två 400 meter långa tåg skulle kunna avgå med fyra minuters mellanrum från samma station, utan att hindra varandras framfart. Kravet gällde för de stationer där höghastighetståg planerades att stanna. Nu när höghastighetstågen inte längre är en del av trafikeringen är kravet inte

längre aktuellt. Att kravet slopas bedöms inte förändra de slutsatser som drogs i lokaliseringsutredningen avseende framtagande och bortval av utredningskorridorer eller rangordning av lokaliseringsalternativ.

3.2 Utformning

När Trafikverket planerade för ett system av nya stambanor för höghastighetståg togs programkrav för järnvägen fram som skulle säkerställa att syftet med hela systemet kunde uppnås. Lokaliseringsutredningen baserades på dessa krav (Trafikverket, 2019-03-18, Trafikverket, 2019-04-04). Programkraven är inte längre styrande för Ny järnväg Göteborg–Borås, i stället utgår utformningen från Trafikverkets standardregelverk för järnväg.

Följande avsnitt beskriver förhållandet mellan tidigare programkrav och nu gällande regelverk.

3.2.1 Teknisk standard

Hastighet, banstandard, kurvradier

För den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås var den dimensionerande hastigheten i lokaliseringsutredningen 250 km/tim.

Banstandard, utformning av broar, inbromsningssträckor vid stationer och kurvradier styrs av den dimensionerande hastigheten. Den dimensionerande hastigheten är också en av de styrande faktorerna för geografisk utbredning av utredningskorridorer. Eftersom den dimensionerande hastigheten är oförändrad påverkas inte den geografiska utbredningen av utredningskorridorerna eller lokaliseringsalternativen, där hastigheten har varit en styrande faktor för korridorerna.

Lutning

För den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås var den största tillåtna lutningen i lokaliseringsutredningen 25 promille. Lutningen har påverkan på föreslagna anläggningstyper inom korridorer, exempelvis om järnvägen ska gå på bank, bro eller i tunnel. Lutningen styrs av vilken typ av tåg som trafikerar banan, persontåg eller godståg. De lättare persontågen klarar brantare lutning än de tyngre godstågen. Järnvägen planeras fortsatt att endast trafikeras med persontåg, vilket innebär att största tillåtna lutning inte ändras. Eftersom lutningen är oförändrad påverkas inte föreslagna anläggningstyper inom utredningskorridorerna eller lokaliseringsalternativen, där lutningen har varit en styrande faktor.

3.2.2 Stationer

Stationer dimensioneras och utformas bland annat med hänsyn till de tåg som kommer att trafikera banan i enlighet med antagen referenstrafik. Redovisade förändringar i referenstrafiken, se avsnitt 3.1.2, innebär att inga höghastighetståg ska trafikera stationerna. Detta får påverkan på vilka krav som stationerna ska uppfylla.

Station i Mölndal

Den ändrade inriktningen innebär ingen förändring av korridorens utbredning eller föreslagen anläggningstyp vid Mölndals station.

Station vid Landvetter flygplats

I lokaliseringstuderingen utformades stationen vid Landvetter flygplats med fyra spår. Två spår planerades att anläggas vid plattform, för tåg som stannar på stationen. Två spår planerades att vara förbigångsspår utan anslutning till plattformen. Förbigångsspåren skulle vara till för tåg som inte skulle stanna på stationen, det vill säga höghastighetståg och andra fjärrtåg.

När järnvägen inte längre ska vara en del av ett system av nya stambanor för höghastighetståg minskar behovet av förbigångsspår vid Landvetter flygplats, då merparten av referenstrafiken förväntas stanna på stationen. Detta innebär att förbigångsspåren skulle kunna tas bort och stationen utformas med två spår vid plattform, vilket medför möjliga kostnadsbesparingar. Ett borttagande av förbigångsspår skulle emellertid medföra kapacitetsbegränsningar i framtiden för tåg som inte ska stanna vid Landvetter flygplats. Därför är Västra Götalandsregionen, Göteborgs kommun, Borås kommun, Härryda kommun och Mölndals kommun beredda att medfinansiera fyrspar vid Landvetter flygplats (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2024-08-30a). Detta innebär att utformningen med en fyrsparlösning som utretts i lokaliseringstuderingen kvarstår. Det är därmed ingen skillnad på utformning, men en skillnad i finansieringsform.

Station i Borås

När planering inte längre sker för 400 meter långa höghastighetståg ska Station Borås inte längre dimensioneras för den typen av tåg. Stationer ska inte heller utformas så att två snabba regionaltåg i vardera riktningen kan vända samtidigt som ett höghastighetståg stannar och ett höghastighetståg passerar. Samtliga stationer ska nu utformas för 250 meter långa tåg.

Den minskade plattformslängden bedöms inte påverka den geografiska utbredningen av utredningskorridorerna då de är avgränsade med en sådan

frihetsgrad att det ska vara möjligt att hitta den bästa placeringen av stationen i nästa skede av planlägningsprocessen.

För de stationsalternativ i Borås som skulle ha både stannande regional- och höghastighetståg samt förbipasserande höghastighetståg fanns krav på att stationen skulle ha sex spår i bredd. Detta krav är inte längre aktuellt då höghastighetståg inte längre är en del av trafikeringen. Bredden på utredningskorridorerna är inte direkt beroende av bredden på stationen utan är avgränsad med en sådan frihetsgrad att det ska vara möjligt att hitta den bästa placeringen av stationen i nästa skede av planlägningsprocessen. Sloandet av kravet har därmed ingen påverkan på den geografiska utbredningen av utredningskorridorerna.

3.2.3 Gestaltungsprinciper

I lokaliseringsutredningen, avsnitt 3.2.5 Gestaltungsprinciper, presenteras ett antal generella gestaltungsavsikter. En av dessa är *”Utforma järnvägsanläggningen med en hög ambitionsnivå i teknisk design och arkitektur.”* Utifrån att ett av projektmålen avseende arkitektur ändras från *”Den nya järnvägen ska kännetecknas av en hög arkitektonisk ambition och kvalitet såväl i helhet som i detaljer, med plats för banbrytande arkitektur där det är motiverat.”* till *”Den nya järnvägen ska kännetecknas av arkitektonisk kvalitet såväl i helhet som i detaljer.”* kommer även denna gestaltungsavsikt ändras.

De övriga generella gestaltungsavsikter som presenteras i lokaliseringsutredningen är fortsatt aktuella. Dock kan det förtydligas att gestaltungsavsikten *”Anpassa järnvägsanläggningen för en hållbar drift över tid. Den nya anläggningen dimensioneras för en livslängd på 120 år, vilket medför höga krav på drift och underhåll.”* endast avser vissa konstruktionsdelar av anläggningen. Detta är ingen förändring mot tidigare.

4 Förutsättningar

I lokaliseringsutredningen kapitel 4 Förutsättningar beskrivs de förutsättningar som utgjort underlag vid studier av möjliga korridorer. Med anledning av den tid som gått sedan lokaliseringsutredningen genomfördes har vissa förutsättningar förändrats. I följande avsnitt beskrivs de översiktsplaner enligt plan- och bygglagen och områdesskydd enligt miljöbalken, som har antagits sedan lokaliseringsutredningen färdigställdes. Trafikverket bedömer att de förändrade förutsättningarna inte får någon påverkan på korridorsutformning eller rangordning av lokaliseringsalternativ.

4.1 Befolkning och markanvändning

4.1.1 Kommunal planering

I lokaliseringsutredningen, avsnitt 4.3.4 Kommunal planering, beskrivs sammanfattande kommunernas planerade utbyggnadsområden enligt deras då gällande översiktsplaner. Göteborgs Stad, Mölndals stad och Bollebygds kommun har sedan lokaliseringsutredningen färdigställdes antagit nya översiktsplaner. I Härryda kommun pågår arbete med förslag till ny översiktsplan. I Borås Stad och Marks kommun har ingen förändring skett.

Göteborgs Stad

Göteborgs stad antog en ny översiktsplan 19 maj 2022. I översiktsplanen finns utpekad riksintresse för kommunikation järnväg redovisat, inom vilket det rangordnade lokaliseringsalternativet för den nya järnvägen Göteborg–Borås inryms (Göteborgs Stad, 2022-05-19). Den antagna fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Mölndals dalgång är fortfarande gällande. Denna togs fram gemensamt med Mölndals stad.

Mölndals stad

Mölndals stad antog en ny översiktsplan 15 mars 2023. I översiktsplanen finns utpekad korridor för riksintresse framtida järnvägssatsning redovisat som överensstämmer med de rangordnade lokaliseringsalternativen för den nya järnvägen Göteborg–Borås. Det beskrivs i översiktsplanen att all planering utgår från riksintresset inom området kring Mölndal station, samt inom områden avsatta för ny järnvägsdragning. Den antagna fördjupade översiktsplanen (FÖP) för Mölndals dalgång är fortfarande gällande. Denna togs fram gemensamt med Göteborgs Stad. I översiktsplanen betonas att tillväxten behöver utgå från kommunens kapacitet (Mölndals stad, 2023-03-15).

Härryda kommun

I Härryda kommun pågår arbete med ett nytt förslag till översiktsplan. Förslaget var på samråd mellan 16 januari och 17 mars 2023. I det nya förslaget till översiktsplan finns utpekat riksintresse "järnväg – framtida" redovisat, som överensstämmer med de rangordnade lokaliseringalternativen för den nya järnvägen Göteborg–Borås. Föreslagen markanvändning i översiktsplanen är dock inte anpassad till järnväg enligt något av Trafikverkets rangordnade korridoralternativ. Kommunen skrev i förslag till översiktsplan att den inte ställer sig bakom något av de korridoralternativ som Trafikverket nu utreder utan förordar tidigare beslutat korridoralternativ av riksintresse år 2011. Kommunen står nu bakom Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringalternativ i lokaliseringsutredningen, se avsnitt 1.2.4.

Kommunen planerar för en befolkningstillväxt om minst 1,5 procent per år, ej inräknat Landvetter Södra, med bebyggelseutveckling koncentrerat till kommunens sju tätorter (Härryda kommun, 2023-12-04). Arbetet med fördjupad översiktsplan Landvetter södra är avbrutet. Utredningsmaterialet ingår i stället i arbete med den nya översiktsplanen (Härryda kommun, 2021-11-18) och generalplanen för Landvetter flygplats är upphävd (Härryda kommun, 2023-06-15).

Bollebygds kommun

Bollebygds kommun antog i slutet av 2021 en ny översiktsplan. I översiktsplanen finns utpekat reservat för ny stambana redovisat som överensstämmer med det rangordnade lokaliseringalternativet för den nya järnvägen Göteborg–Borås. Bollebygd vill genom den nya översiktsplanen möjliggöra spårkoppling mellan den framtida järnvägen och befintlig regional järnvägsstation i Bollebygds tätort. Kommunen förväntar sig och vill möjliggöra en befolkningsökning på cirka tre procent per år, koncentrerat till Bollebygds tätort (Bollebygd, 2021). Den gemensamma utvecklingsplanen för Bollebygd, Marks och Härryda kommuner (BoHäm) har Bollebygds kommunfullmäktige upphävt (Bollebygds kommun, 2021-11-11).

4.2 Miljö och hälsa

4.2.1 Naturmiljö och skyddade områden

Under framtagandet av lokaliseringsutredningen pågick ett arbete med att bilda nya naturreservaten, Hårsjön-Rambo mosse och Pålsbo. Naturreservaten finns upptagna som föreslagna i lokaliseringsutredningen avsnitt 4.4.3. Länsstyrelsen beslutade om att bilda naturreservat för Hårsjön-Rambo mosse, och beslutet vann laga kraft, under 2022 (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2022-03-30). Även Pålsbo naturreservat beslutades av länsstyrelsen under 2022 (Länsstyrelsen Västra

Götaland, 2022-04-19) och vann laga kraft i juni 2024 (Naturvårdsverket, 2024-06-27). Angående påverkan på naturreservaten, se avsnitt 5.1.2 under Naturmiljö.

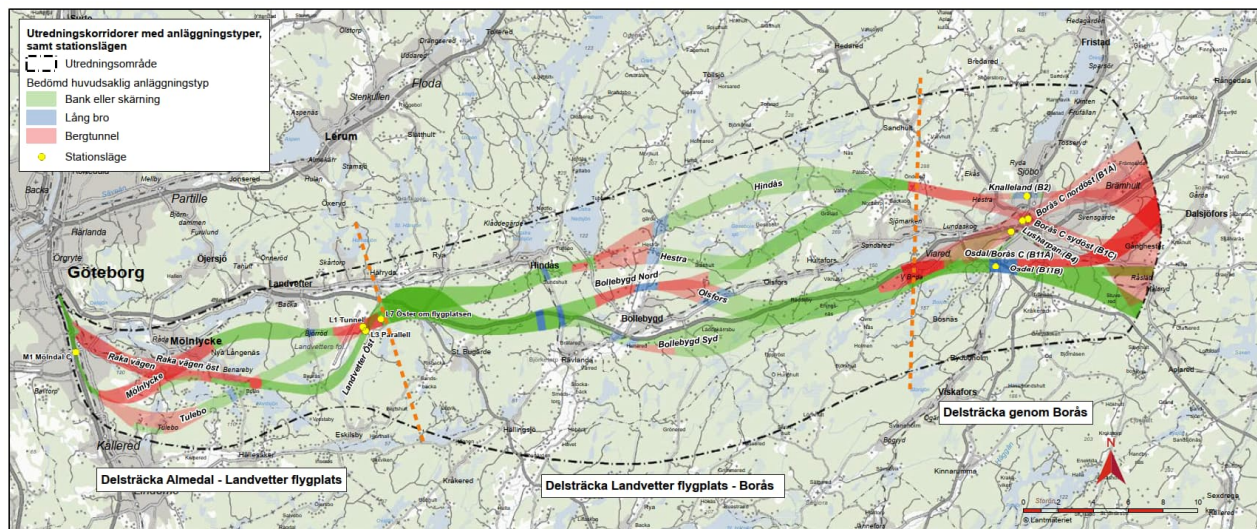
4.2.2 Vattentäkter och vattenskyddsområden

Under framtagandet av lokaliseringsutredningen pågick ett arbete med att bilda nya vattenskyddsområden för Rådasjöns och Norra Långevattnets vattentäkter samt Nedsjöarna. Vattenskyddsområdena finns upptagna som planerade i lokaliseringsutredning avsnitt 4.4.4. Länsstyrelsen beslutade om att bilda nytt vattenskyddsområde för Rådasjöns och Norra Långevattnets vattentäkter under 2022, och beslutet vann laga kraft under 2023 (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2022-12-20). För Nedsjöarna beslutade länsstyrelsen om nytt vattenskyddsområde i april 2024 (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2024-04-23).

Till följd av Dricksvattendirektivet infördes nya bestämmelser i miljöbalken 1 mars 2024 (Regeringen, 2023-10-19). Angående påverkan på vattenskyddsområdena och av de nya bestämmelserna se avsnitt 5.1.2 under Vatten.

5 Utvärdering

I lokaliseringsutredningen, kapitel 7 Utvärdering, utvärderades de kvarvarande utredningskorridorerna per delsträcka, se Figur 3. Utvärderingen gjordes enligt de fyra bedömningsgrunderna hållbarhetsbedömning, miljöbedömning, investeringskostnad och acceptans för alternativ. I följande avsnitt beskrivs hur bedömningar som gjordes i lokaliseringsutredningen förhåller sig till inriktning *uppdrag att planlägga*.



Figur 3. I lokaliseringsutredningen kvarvarande utredningskorridorerna efter bortval steg 1 och steg 2.

5.1 Hållbarhetsbedömning

5.1.1 Social hållbarhet

De parametrar som i lokaliseringsutredningen bedömdes inom social hållbarhet var landskapskaraktär, vardagsliv, social balans, hälsa och säkerhet samt kulturmiljö.

Uppdrag att planlägga leder inte till någon förändring för utvärderingen inom dessa parametrar.

5.1.2 Ekologisk hållbarhet

De parametrar som bedömdes inom ekologisk hållbarhet var klimat och energi, naturmiljö, vatten, naturresurser och anläggningsresurser. *Uppdrag att planlägga* innebär ingen förändring för utvärderingen inom parametrarna naturresurser och anläggningsresurser. För parametrarna klimat och energi innebär *uppdrag att planlägga* en förändring. Inom parametrarna naturmiljö och vatten innebär *uppdrag att planlägga* ingen förändring men nya områdesskydd har tillkommit

sedan lokaliseringsutredningen ställdes ut på granskning. Nedan redogörs för förändringar inom parametrarna klimat och energi, naturmiljö och vatten.

Klimat och energi

Utsläpp av klimatpåverkande gaser från projektet består av två delar. Den ena delen är de utsläpp som kommer av byggande av anläggningen. Den andra delen består av de minskningar av utsläpp som överflyttning av resor från mindre energieffektiva transportsätt ger.

Utsläpp vid byggande

I lokaliseringsutredningen konstateras att de olika utredningskorridorerna genererar olika stora utsläpp av klimatpåverkande gaser vid byggande. Detta beror främst på att utredningskorridorerna innehåller olika mängd tunnel och bro. De utredningskorridorer med störst mängd tunnel och bro genererar störst klimatpåverkande utsläpp.

Uppdrag att planlägga innebär att den planerade nya metoden för att vatten- och frostsäkra tunnlar kan ändras till konventionell vatten- och frostsäkring. Den konventionella vatten- och frostsäkringen har ett lägre utsläpp av klimatpåverkande gaser vid anläggning än den nya metoden som tidigare planerades.

Byggandet av en tunnel genererar utsläpp av växthusgaser. En del av utsläppet från byggandet av tunneln kommer från anläggandet av vatten- och frostsäkring. Utsläppen av växthusgaser från anläggande av vatten- och frostsäkring i tunnlar minskar med cirka en tredjedel när den konventionella metoden väljs i stället för den nya metoden. Totalt minskar detta utsläppen av växthusgaser från byggandet av tunnlar på sträckan med mellan cirka 5 och 10 procent. Detta gör att de utredningskorridorer som innehåller stora delar tunnel inte skapar lika stora utsläpp av växthusgaser vid byggande som det redovisas i lokaliseringsutredningen. Men de skapar fortfarande avsevärt större utsläpp än utredningskorridorer med mindre mängd tunnel. Slutsatsen om vilka utredningskorridorer som kommer att generera störst och minst utsläpp under byggskede utifrån tabell 7.13, 7.28 och 7.41 i lokaliseringsutredningen är därmed densamma.

Minskade utsläpp till följd av överflyttningar av trafik

Den andra delen av klimatpåverkan utgörs av de minskade utsläpp som blir en följd av att järnvägen möjliggör överflyttning av resande från mindre energieffektiva transportsätt till järnväg.

De bedömningar av överflyttningar som gjorts i lokaliseringsutredningen för resande på sträckan Göteborg–Borås är fortsatt relevanta.

Nya stambanor skulle ha möjliggjort överflyttning av resor med personbil, flyg och transporter med lastbil, till järnväg. Snabba personresor hade blivit möjliga på den nya stambanan, vilket skulle gett bättre förutsättningar för ökat hållbart resande. När systemet av nya stambanor skulle varit fullt utbyggt hade persontrafik kunnat flyttas över från Västra stambanan och Södra stambanan till den nya järnvägen. Detta skulle frigjort utrymme att transportera en större andel gods på den befintliga järnvägen.

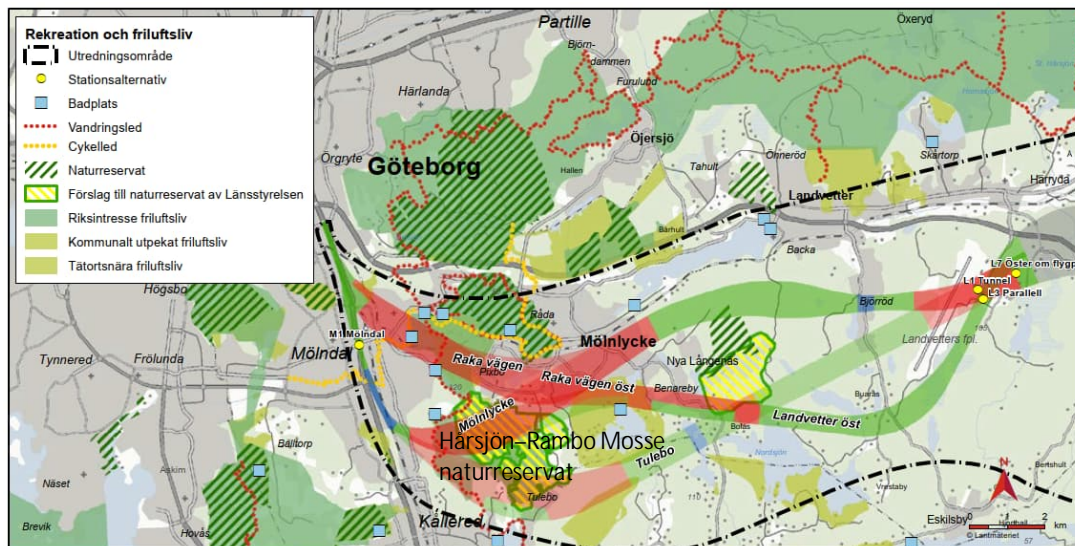
Tåg som transportmedel är både energieffektivt och yteffektivt, det vill säga tar liten plats i relation till kapaciteten, jämfört med andra trafikslag. Minst energieffektivt är resor med flyg, som kräver cirka 15 gånger mer energi per fordonskilometer än höghastighetståg. En överflyttning av resor från flyg till järnväg är därför fördelaktig ur ett energiperspektiv. Energieffektiva person- och godstransporter utgör en central del i ett transporteffektivt samhälle. Ett fullt utbyggt system av stambanor skulle kunna ha resulterat i överflyttning av resor från långväga bil- och bussresor samt från flyg till tåg. En bedömning är att cirka 900 000 resor per år skulle kunna ha flyttats över från bil och buss till tåg på sträckan Stockholm–Göteborg. Från flyg till tåg skulle överflyttningen kunnat bli drygt en miljon resor per år. Dessa överflyttningar hade lett till ett minskat koldioxidutsläpp från flyget och ett minskat energibehov från person- och godstransporter som flyttas från väg till järnväg men uteblir när systemet inte byggs, se Miljökonsekvensbeskrivningens kapitel 9.2.5 Klimat, underrubrik Effekter av trafikförändring, Nya stambanor (Trafikverket, 2022-02-22). Detta påverkar utsläppen och energibehovet från transportsektorn i Sverige men har ingen påverkan på utformning, val eller rangordning av korridorer.

Sammanvägning utsläpp vid byggnation och minskade utsläpp till följd av överflyttningar av trafik

I lokaliseringsutredningen görs en sammanvägning av utredningskorridorernas utsläpp vid byggnation och minskade utsläpp till följd av överflyttningar. De bedömningar som görs avseende hur utredningskorridorerna förhåller sig till varandra och projektmålsuppfyllelsen anses fortfarande vara relevanta.

Naturmiljö

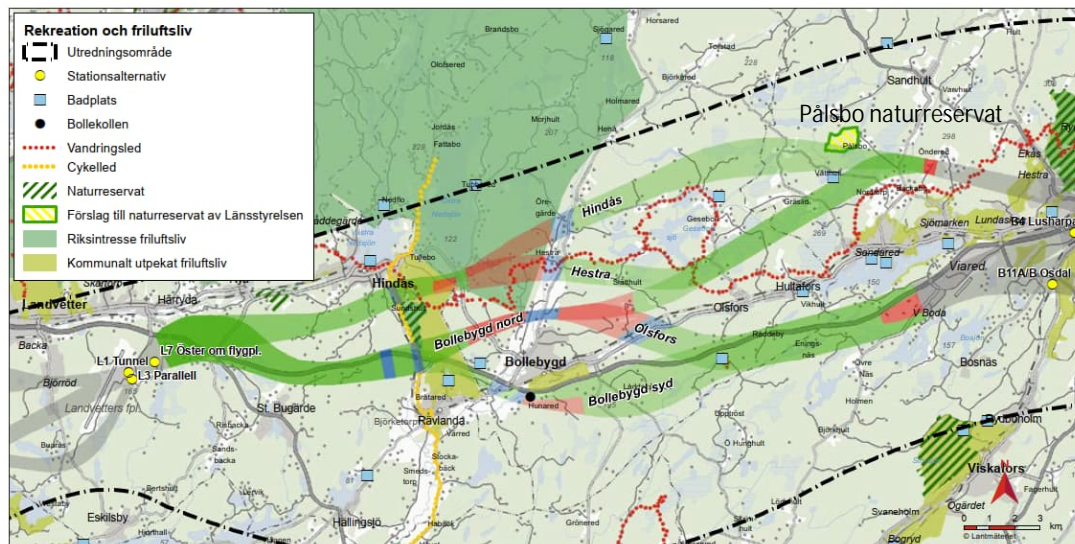
Sedan lokaliseringsutredningen färdigställdes har två nya naturreservat antagits, se avsnitt 4.2.1. Naturreservaten finns upptagna som föreslagna i lokaliseringsutredningen, se Figur 4 och Figur 5.



Figur 4. Karta som visar bland annat Hårsjön-Rambo Mosses naturreservat och utredna korridorer (figur 7.10 i lokaliseringsutredningen). Det som är markerat som förslag till naturreservat av Länsstyrelsen vid Hårsjön-Rambo Mosse är nu antaget.

Utredningskorridorerna Mölnlycke och Tulebo berör naturreservat Hårsjön-Rambo mosse. *Utredningskorridor Mölnlycke* passerar under reservatet i tunnel. *Utredningskorridor Tulebo* passerar dels under reservatet i tunnel, dels igenom reservatet i markplan, se Figur 4.

Reservatsföreskrifterna är utformade så att det ska vara möjligt att anlägga järnväg både under och genom naturreservatet på så sätt som föreslås i utredningskorridorerna Mölnlycke och Tulebo (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2022-03-30). Naturreservatet innebär således inget hinder för att anlägga järnväg enligt föreslagen anläggningstyp i utredningskorridorerna. De bedömningar av påverkan på det nu antagna naturreservatet som görs i lokaliseringsutredningen är fortsatt relevanta.

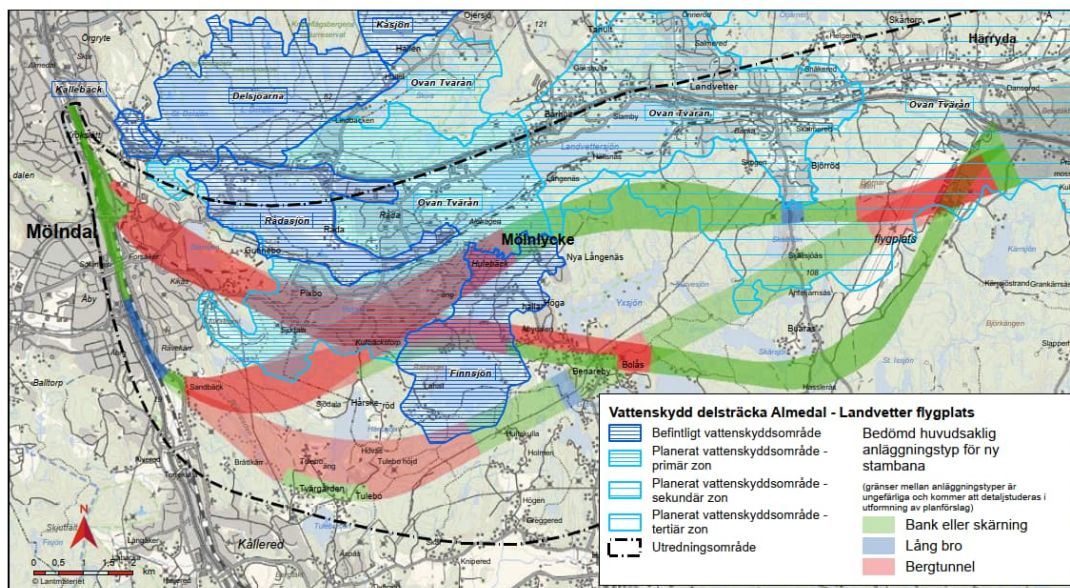


Figur 5. Karta som visar bland annat Pålbo naturreservat och utredda korridorer (figur 7.26 i lokaliseringsutredningen). Det som är markerat som förslag till naturreservat av Länsstyrelsen vid Pålbo är nu antaget.

Utredningskorridor Hindås berör naturreservatet Pålbo, se Figur 5. I lokaliseringsutredningen väljs utredningskorridoren bort bland annat på grund av risk för skada på Natura 2000-området Klippan. Det konstateras i lokaliseringsutredningen att *utredningskorridor Hindås* bedöms påverka naturvärdena samt ekologiska samband vid Pålbo naturreservat negativt. De bedömningar av påverkan på det nu antagna naturreservatet som görs i lokaliseringsutredningen är fortsatt relevanta.

Vatten

Sedan lokaliseringsutredningen färdigställdes har nya vattenskyddsområden beslutats se avsnitt 4.2.2. Vattenskyddsområdena finns upptagna som planerade i lokaliseringsutredningen avsnitt 4.4.4.



Figur 6. Karta som visar bland annat vattenskyddsområde för Rådasjöns och Norra Långevattnets vattentäkter och utredda korridorer. Allt det som är markerat som planerat vattenskyddsområde och Rådasjöns vattenskyddsområde utgör det nya beslutade vattenskyddsområdet för Rådasjön och Norra Långevattnet (figur 7.16 i lokaliseringsutredningen).

I de delar som omfattades av lokaliseringsutredningens utredningsområde, se Figur 5, är den geografiska omfattningen av det beslutade vattenskyddsområdet för Rådasjön och Långevattnets vattentäkter detsamma som det planerade området. De bedömningar av påverkan på det nu antagna vattenskyddsområdet som görs i lokaliseringsutredningen är fortsatt relevanta. Föreskrifterna utgör inget hinder för att anlägga järnvägen enligt någon av de utvärderade utredningskorridorerna.

Vattenskyddsområdet för Nedsjöarna berörs av utredningskorridorerna Hindås och Hestra. De bedömningar av påverkan på det ny antagna vattenskyddsområdet som görs i lokaliseringsutredningen är fortsatt relevanta. De aktuella utredningskorridorerna är bortvalda i lokaliseringsutredningen.

Trafikverket bedömer att de nya regler som infördes i miljöbalken till följd av EU:s nya dricksvattendirektiv inte innebär hinder för att anlägga järnvägen enligt någon av de utvärderade utredningskorridorerna.

5.1.3 Ekonomisk hållbarhet

De parametrar som bedömdes inom ekonomisk hållbarhet var samhällsekonomiska nyttor, samhällsekonomiska kostnader, kapacitet och robusthet, regional och lokal utveckling samt ekosystemtjänster. *Uppdrag att planlägga* innebär ingen förändring för utvärderingen inom ekosystemtjänster. Påverkan på övriga ingående parametrar redovisas i efterföljande avsnitt.

Samhällsekonomisk nytta

Samhällsekonomisk nytta bedömdes i lokaliseringsutredningen utifrån hur lokaliseringen påverkar antal resor och nyttor kopplat till restidsvinst, trafiksäkerhet och miljöpåverkan. *Uppdrag att planlägga* innebär att de personresor mellan ändpunkterna Göteborg och Stockholm som ingick i bedömningarna inte längre ska tas med. Den överflyttning av långväga flygresor och vägresor till tågresor som beskrivs som en effekt av hela systemet av nya stambanor i lokaliseringsutredningen uteblir, däremot kvarstår nyttan av överflyttning av de regionala resorna. Vad gäller utredningskorridorerna är det Raka vägen och stationsläge i Borås som påverkas av detta.

Fördelen med utredningsalternativen via Raka vägen, det vill säga utredningskorridorer utan station i Mölndal, var kortare restid. Detta genererade nytta i trafiksystemet som helhet när uppdraget var att planera för nya stambanor. Med det nya uppdraget får nyttorna i stället baseras enbart på resorna mellan Göteborg och Borås. Då är nyttorna med Raka vägen mindre än vad som bedömdes i lokaliseringsutredningen.

Stationsläget i Borås är den faktor utöver järnvägens passage genom Mölndal som bedömdes påverka de samhällsekonomiska nyttorna mest. I lokaliseringsutredningens tabell 7.5 redovisas, beroende på stationens placering i Borås, beräknat antal på- och avstigande per dygn för både regionalståg och höghastighetståg. Resandeunderlaget bedöms minska med ungefär lika stor mängd för alla alternativen och därmed bedöms förhållandet mellan stationsalternativen vara ungefär detsamma även när trafikering med höghastighetståg inte längre är aktuellt.

Samhällsekonomisk kostnad

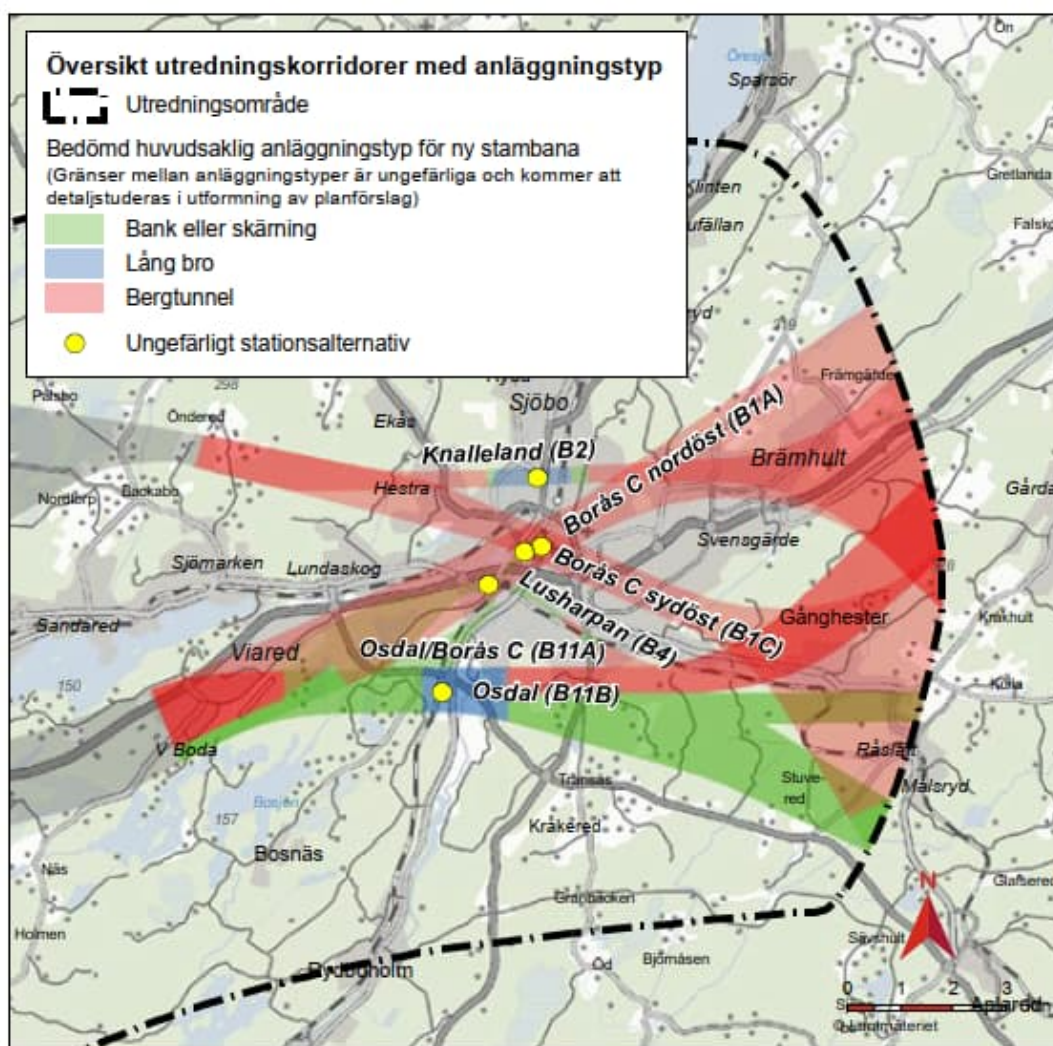
Samhällsekonomisk kostnad baseras på utredningskorridorernas investeringskostnad. Löpande kostnader för drift och underhåll ingår också i bedömningen, men bedöms inte vara alternativskiljande. Det nya uppdraget möjliggör totalt sett vissa minskningar av investeringskostnaden, se avsnitt 5.3 och 6.3. Den minskade kostnaden bedöms dock inte förändra förhållandet mellan utredningskorridorerna på ett sådant sätt att bedömningarna avseende samhällsekonomisk kostnad för respektive utredningskorridor i lokaliseringsutredningen ändras.

Kapacitet och robusthet

Kapacitet och robusthet bedömdes bland annat utifrån utredningskorridorernas möjlighet att uppnå restidsmål för höghastighetståg och regionalståg. När höghastighetståg inte längre ingår i analysen blir argumenten för att välja bort utredningskorridorerna Raka vägen och Raka vägen öst starkare än innan. Detta

eftersom korridoralternativens fördelar främst baserades på den korta restiden för höghastighetstågen. Utan höghastighetståg och med större inriktning mot arbetspendling blir därmed betydelsen av en station i Mölndal större. *Uppdrag att planlägga* stärker därmed motiven ytterligare till det bortval av utredningskorridorerna Raka vägen och Raka vägen öst som gjordes i lokaliseringsutredningen.

Det tillagda projekt målet "*Trafikering med tåg mellan befintlig järnväg och den nya järnvägen ska möjliggöras i Borås*" innebär att vissa korridorer får ett sämre utfall vad gäller kapacitet och robusthet. Det avser dels de utredningskorridorer som har station i tunnel under Borås, *utredningskorridor med station under Borås C, B1A och B1c*, dels *utredningskorridor Knalleland med station B2*, se Figur 7. För utredningskorridorerna med tunnel under Borås skulle det bli tekniskt svårt och kostsamt att koppla samman befintlig järnväg med ny järnväg i Borås eftersom den nya järnvägen skulle vara förlagd i tunnel på en lång sträcka både före och efter Borås. För *utredningskorridor Knalleland* bedöms en sammankoppling med befintlig järnväg i Borås inte möjlig inom den korridor som utreddes. Korridoren skulle behöva utökas för att rymma en koppling. Järnvägen planerades på bro vid Knalleland. En koppling skulle därmed gå från bron och ner i markplan, ta handelsmark i anspråk och tillföra en ny barriär. Det tillagda projekt målet stärker därmed de bortval av utredningskorridorerna *utredningskorridor med station under Borås C, B1A och B1c* och *utredningskorridor Knalleland med station B2* som görs i lokaliseringsutredningen.



Figur 7. Utredningskorridorer genom Borås. (Figur 7.32 i lokaliseringstuderingen)

Regional och lokal utveckling

För sträckan mellan Almedal och väster om Borås innebär det nya uppdraget ingen förändring avseende de bedömningar som gjorts för utredningskorridorerna inom parametern regional och lokal utveckling.

För delsträcka genom Borås bedömdes om de olika stationslägena stödjer hållbar lokal samt regional utveckling, kopplat till stadsutveckling och anslutningar ur ett pendelperspektiv. Eftersom ett av ändamålen för Ny järnväg Göteborg–Borås är att kunna vara en del av en framtida sträckning österut kan bedömningarna fortsatt anses vara relevanta för framtiden.

5.2 Miljöbedömning

5.2.1 Allmänt

De miljökonsekvenser som beskrivs i lokaliseringsutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning bedöms i stort inte förändras utifrån att järnvägen inte längre ska ingå i ett system av nya stambanor för höghastighetståg. Detta beror dels på att utbredningen av utredningskorridorerna är densamma då den järnväg som planeras till största del är densamma, se avsnitt 3.2 Utformning.

Miljökonsekvensbeskrivningen anses därmed fortsatt kunna uppfylla sitt syfte och utgöra beslutsunderlag.

Inom ämnesområdena landskap och bebyggelse, kulturmiljö, rekreation och friluftsliv, grundvatten, jordbruk/skogsbruk, vibrationer, stömljud, luft, elektromagnetiska fält, risk och säkerhet, översvämning, förorenade områden, masshantering och ekosystemtjänster är de redovisade bedömningarna oförändrade.

Inom vissa ämnesområden sker dock mindre förändringar. I lokaliseringsutredningen beskrevs konsekvenserna för många olika ämnesområden under rubrik hållbarhetsbedömning. Redovisningen i denna promemoria följer samma struktur. Därmed redovisas förändringar inom ämnesområdena klimat och energi, naturmiljö och vatten/ytvattentäkter under rubrik 5.1 Hållbarhetsbedömning. Här nedan redovisas buller och miljökvalitetsnormer för ytvatten.

5.2.2 Buller

Utbredning av buller beror främst på den hastighet tågen kör i, hur många tåg som körs och vilken längd tågen har. Den dimensionerande hastigheten är oförändrad. Referenstrafiken bedöms i stort sett innehålla samma antal tåg på sträckan. 400 meter långa höghastighetståg är dock inte längre aktuella. Denna förändring innebär att den utbredning av buller som beräknades inom arbetet med lokaliseringsutredningen kan komma att förändras marginellt. De slutsatser om konsekvenser som dras av utbredningen av buller i miljökonsekvensbeskrivning och lokaliseringsutredning är fortsatt gällande. Det beror på att konsekvenserna är översiktligt beskrivna och att förändringarna är så små att de inte ändrar bedömningarna.

5.2.3 Miljökvalitetsnormer för ytvatten

I lokaliseringsutredningen konstateras att ny järnväg vid passage av ytvattenförekomsten Mölndalsån-Stensjön till sammanflödet med Kålleredsbäcken sammanfattningsvis bedömdes kunna medföra en otillåten försämring av kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd för vattenförekomsten. Vidare bedömdes

järnvägen äventyra möjligheten att genomföra nödvändiga åtgärder för att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer för vatten.

Järnvägens passage av Mölndalsån har nu studerats vidare och en annan möjlig lösning har framkommit som inte bedöms medföra en otillåten försämring av kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd. Denna nya lösning och dess konsekvenser redogörs för i PM Miljö kvalitetsnormer Mölndalsån vid Forsåker, utökning av järnvägskorridor, Ny järnväg Göteborg-Borås. För utökad järnvägskorridor se Bilaga 2, bilagan ersätter bild 3 och bild 20 i lokaliseringsutredningens Bilaga 1 - karta korridorer för tillåtlighetsprövningen.

Den samlade bedömningen är att den fysiska påverkan från ny järnväg i föreslagen ny lösning inte bedöms orsaka en otillåten försämring av vattenförekomstens ekologiska status. Vattenförekomstens kemiska status bedöms inte påverkas. Inte heller bedöms möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm äventyras.

5.3 Investeringskostnad

I lokaliseringsutredningens avsnitt 7.3 Investeringskostnad, jämfördes investeringskostnaden utifrån en tänkbar linjesträckning inom respektive utredningskorridor. Eftersom kommande projekteringsarbete kan resultera i andra lösningar och prioriteringar redovisades och bedömdes skillnaderna i kostnad utifrån ett intervall för varje utredningskorridor. Kostnaderna togs fram för att möjliggöra en jämförelse mellan alternativen i respektive delsträcka, och avser inte investeringskostnaden för projekt Göteborg–Borås.

De möjliga kostnadsbesparingar som identifierats i arbetet med *uppdrag att utreda* är att bygga två spår i stället för fyra vid stationen vid Landvetter flygplats, se avsnitt 3.2.2, samt byta från en ny metod av vatten- och frostsäkring av tunnlar till en konventionell metod, se avsnitt 5.1.2. Den konventionella metoden har en lägre investeringskostnad än den nya metoden men den bedöms kräva mer underhåll och därmed även påverka järnvägens tillgänglighet, det vill säga kräva att tunneln stängs av oftare.

Utifrån den överenskommelse som skrivits med parterna kvarstår fyrspårslösningen under Landvetter flygplats, se avsnitt 1.2.4 och avsnitt 3.2.2 underrubrik Station vid Landvetter flygplats. Det är därmed ingen skillnad på bedömd investeringskostnad kopplat till station vid Landvetter flygplats, men en skillnad i finansieringsform.

Att anlägga konventionell vatten- och frostsäkring i tunnlar i stället för en ny metod skulle innebära en kostnadsbesparing för samtliga tunnlar. Kostnaden för att bygga järnväg i tunnel är dock fortsatt avsevärt högre än att bygga järnväg på bank eller i skärning. Utredningskorridorer med stor andel tunnel kommer fortsatt att ha en högre investeringskostnad än alternativen med mindre andel tunnel. De

korridoralternativ med tunnel som visas i lokaliseringsutredningen figur 7.48-7.50, får något lägre investeringskostnad med konventionell vatten- och frostsäkring. Skillnaden är dock inte så pass stor att detta påverkar bedömningar gjorda i lokaliseringsutredningen. Slutsatser gjorda i lokaliseringsutredningen för värdering av utredningskorridorer utifrån investeringskostnadssynpunkt kvarstår.

6 Sammanvägd bedömning och rangordning av alternativ

I lokaliseringsutredningen, kapitel 8 Sammanvägd bedömning och rangordning av alternativ, presenteras den sammanvägda bedömningen av lokaliseringsalternativ för hela sträckan Göteborg–Borås samt en rangordning av dessa. Den sammanvägda bedömningen baseras på de sex bedömningsgrunderna hållbarhetsbedömning, miljöbedömning, investeringskostnad, acceptans för alternativ, samhällsekonomisk nytta och projektmålsuppfyllelse. I följande avsnitt beskrivs påverkan av *uppdrag att planlägga* på de bedömningar som gjordes i lokaliseringsutredningen och rangordningen.

6.1 Hållbarhetsbedömning

Det nya uppdraget innebär ingen förändring avseende de bedömningar som redovisas i avsnitt 8.2.1 Hållbarhetsbedömning i lokaliseringsutredningen.

För de lokaliseringsalternativ som är rangordnade som nummer 1 och 2 bedöms det totala utsläppen av växthusgaser från anläggande, drift och underhåll bli cirka fem procent lägre om den konventionella metoden för vatten- och frostsäkring nyttjas i stället för den nya metod som det tidigare planerades för, se även avsnitt 5.1.2.

6.2 Miljöbedömning

Det nya uppdraget innebär ingen förändring avseende de bedömningar som redovisas i avsnitt 8.2.2 Miljöbedömning i lokaliseringsutredningen.

6.3 Investeringskostnad

Det nya uppdraget innebär en viss förändring avseende de bedömningar som redovisas i avsnitt 8.2.3 Investeringskostnad i lokaliseringsutredningen.

Objekt Göteborg–Borås, del av nya stambanor, ingår i den nationella planen för infrastruktur (Regeringen, 2022-06-07). Enligt *uppdrag att planlägga* får kostnaden för staten för det justerade uppdraget inte överstiga 43,5 miljarder kronor i 2021 års prisnivå.

För åtgärden finns möjliga kostnadsbesparingar när järnvägen inte ska utformas som en del i en stambana för höghastighetståg. Den största kostnadsbesparingen som identifierades under *uppdrag att utreda* våren 2023 (Trafikverket, 2023-06-26) var att i stället för att använda en ny metod vid vatten- och frostsäkring anlägga en konventionell vatten- och frostsäkring (tunnelinklädning). För de fyra lokaliseringsalternativen bedöms kostnadsbesparingarna totalt kunna uppgå till cirka 2 miljarder kronor (i prisnivå 2021-02).

Den beräknade investeringskostnaden som presenterades i lokaliseringstudningens tabell 8.5 innefattar hela sträckan fram till utredningsområdets östra gräns och är räknad i prisnivå 2020-01. Med den nya inriktningen från *uppdrag att planlägga* tas inte framtida kostnader för utbyggnad öster om Borås med i beräkningen. Ny bedömd investeringskostnad presenteras för de fyra rangordnade lokaliseringalternativen i Tabell 1. I den nya beräkningen är de möjliga kostnadsbesparingarna medtagna samt kostnaden för utbyggnad i utredningsområdets öster om Borås borttagen. Kostnaderna är omräknade från prisnivå 2020-01 till prisnivå 2021-02, detta för att ge en jämförbarhet med de satta ekonomiska ramarna i nationell plan.

Tabell 1. Bedömd investeringskostnad för lokaliseringalternativen. Prisnivå 2021-02. Kostnaden avser sträckan Almedal till Borås C/Lusharpan.

Lokaliseringalternativ	Beräknad investeringskostnad intervall (mdr kr)
Mölnlycke (L1) - Bollebygd syd - Osdal/Borås C (B11A)	40-47
Mölnlycke (L1) - Bollebygd syd - Lusharpan (B4)	42-49
Tulebo (L1) - Bollebygd syd - Osdal/Borås C (B11A)	40-47
Tulebo (L1) - Bollebygd syd - Lusharpan (B4)	42-49

De lokaliseringalternativ som erbjuder lägst investeringskostnad är således fortfarande *Mölnlycke (L1) – Bollebygd Syd – Osdal/Borås C (B11A)* respektive *Tulebo (L1) – Bollebygd Syd – Osdal/Borås C (B11A)*.

6.4 Acceptans för alternativ

Lokaliseringstudningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (Trafikverket, 2022-10-18) var under våren 2022 som ett led i beredningen av ärendet inför regeringens tillåtlighetsprövning föremål för en remiss. Detta avsnitt kompletterar lokaliseringstudningens avsnitt 8.2.4 Acceptans för alternativ.

Under Länsstyrelsens *uppdrag att sondera*, se avsnitt 1.2.4, ställde sig parterna i stråket bakom att ny, dubbelspårig järnväg anläggs mellan Göteborg och Borås i enlighet med enligt Trafikverkets högst rangordnade lokaliseringalternativ i lokaliseringstudningen. Med parterna i stråket menas de kommunala samrådsparterna Bollebygds kommun, Borås Stad, Göteborgs Stad, Härryda kommun och Mölndals Stad samt västra Götalandsregionen och Swedavia.

Trafikverket bedömer därmed att det nu finns acceptans hos parterna i stråket för det i lokaliseringsutredningen högst rangordnade lokaliseringsalternativet, det vill säga korridor *Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A*.

6.5 Samhällsekonomisk nytta

Regeringen har beslutat att Göteborg–Borås inte längre ska vara en del i ett hoplänkat system av nya stambanor för höghastighetståg. Detta innebär att de samhällsekonomiska nyttorna av de nationella resorna och deras effekter utgår. De regionala resorna på den planerade järnvägen bedöms bäst belysa skillnaden i de samhällsekonomiska effekterna mellan de rangordnade lokaliseringsalternativen.

Vid beräkning av samhällsekonomiska nyttor tas bland annat hänsyn till stationsplaceringar, antalet resenärer och den restid resenärer förväntas ha till olika stationslägen. Skillnaderna i samhällsekonomiska nyttor som uppstår av lokaliseringsalternativen beror till största delen av placeringen av stationen i Borås.

Inom ramen för lokaliseringsutredningen genomfördes en samhällsekonomisk analys. Den samhällsekonomiska analysen visar att fler regionala resor sker med tåg om stationen är centralt placerad, vilket är fallet i det högst rangordnade alternativet i lokaliseringsutredningen med station Borås C B11A.

För de nationella resorna var det en liten skillnad, cirka 200 000, i antalet resor mellan de två rangordnade stationslägena i Borås, Lusharpan B4, rangordning 2 och Borås C B11A, rangordning 1. För de regionala resorna är det en stor skillnad i antalet resor mellan de två rangordnade stationslägena i Borås, för Lusharpan B4 beräknas cirka 3,4 miljoner resor och för Borås C B11A cirka 5,7 miljoner resor (Trafikverket, 2022-04-29). Detta ger en större nytta för Borås C B11A rangordning 1, jämfört med Lusharpan B4, rangordning 2, gällande regionala resor. Det beror på att det mer centrala stationsläget, Borås C B11A, beräknas generera fler resor.

Även utan nationella resor bedöms därmed det högst rangordnade lokaliseringsalternativet i lokaliseringsutredningen, med tillhörande val av stationsläge Borås C B11A, vara det mest samhällsekonomiskt fördelaktiga.

6.6 Projektmålsuppfyllelse

Den sammanvägda projektmålsuppfyllelsen för de rangordnade lokaliseringsalternativen bedöms inte påverkas av justering av projektmålen, se kapitel 2 Syfte och mål för projektet.

De projektmål som utgått, se avsnitt 2.3 Projektmål för Göteborg–Borås, är inte längre en del av projektmålsuppfyllelsen och redovisas inte i Tabell 2. Inget av dessa

projekt mål var tidigare alternativskiljande, se lokaliseringsutredningen tabell 8.7 Sammanvägd projektmålsuppfyllelse.

De projekt mål som formulerats om, se avsnitt 2.3 Projekt mål för Göteborg–Borås, är fortsatt en del av projektmålsuppfyllelsen. Värderingen av projektmålsuppfyllelsen har inte bedömts påverkas av de nya formuleringarna.

Det tillkomna projekt målet inom kategorin kapacitet och robusthet "*Trafikering med tåg mellan befintlig järnväg och den nya järnvägen ska möjliggöras i Borås.*" har inte utvärderats i lokaliseringsutredningen. Det bedöms här likt övriga projekt mål enligt en fyrgradig bedömningsskala; uppfyller mål, uppfyller delvis mål, motverkar mål delvis och motverkar mål, se Figur 8. Både i *utredningskorridor Lusharpan med station B4* och *utredningskorridor Osdal/Borås C med station B11A* är det möjligt att koppla samman den nya järnvägen med befintligt järnvägsnät. I stationslösning B11A kan sammankopplingen göras enkelt med växlar mellan ny och befintlig järnväg. För stationslösning B4 bedöms sammankopplingen bli mer komplicerad och kostsam än för stationslösning B11A. Detta på grund av att stationslösning i B4 planeras på bro och en sammankoppling skulle behöva göras planskilt. Detta innebär att lokaliseringsalternativ med station B11A bedöms uppfylla målet. Lokaliseringsalternativ med station B4 bedöms uppfylla målet delvis, se Tabell 2 .

I Tabell 2 redovisas en sammanställning av projektmålsuppfyllelse för samtliga nu gällande projekt mål. Projektmålsuppfyllelsen stödjer den rangordning av alternativ som gjorts.



Figur 8. Fyrgradig bedömningsskala. (Figur 8.3 i lokaliseringsutredningen)

Tabell 2. Sammanvägd projektmålsuppfyllelse för lokaliseringalternativen

Över- gripande målområde	Projektmål	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)	Tulebo - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Tulebo - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)
Kapacitet och robusthet	Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ska under högtrafik kunna trafikeras av minst 7 tåg per timme och riktning. Av dessa ska minst 6 vara regionaltåg, varav 2 ska trafikera via Bibana Mölnlycke. Återstående tåg ska vara fjärrtåg. Den nya järnvägen mellan Göteborg och kopplingspunkt till Bibana Mölnlycke ska under högtrafik kunna trafikeras av ytterligare minst 2 regionaltåg per timme och riktning.				
Kapacitet och robusthet	Resandeutbyte med 250 meter långa tåg ska möjliggöras vid alla stationer.				
Kapacitet och robusthet	Den nya järnvägen ska möjliggöra minst 95 % punktlighet (rättidighet + 5 minuter) mellan Göteborg och Borås.				
Kapacitet och robusthet	Trafikering med tåg mellan befintlig järnväg och den nya järnvägen ska möjliggöras i Borås.				
Restider	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.				
Stationslägen	stationslägen på sträckan Göteborg-Borås ska möta ett stort geografiskt samlat resandeunderlag och/eller möjliggöra effektiva byten mellan tåg eller till/från andra trafikslag.				
Stationslägen	Stationslägen på sträckan Göteborg-Borås ska vara attraktiva ur ett hela-resan-perspektiv och stödja en hög efterfrågan på att resa med tåg.				
Stationslägen	Stationslägen på sträckan Göteborg-Borås ska stödja en långsiktigt hållbar samhällsutveckling och skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion.				

Över- gripande målområde	Projekt mål	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)	Tulebo - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Tulebo - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)
Energieffektiva transporter	Den nya järnvägen ska bidra till överflyttning av resor från fossilberoende och mindre energieffektiv vägtrafik till tåg på sträckan Göteborg–Borås.				
Energieffektiva transporter	Utsläppen av växthusgaser från anläggandet av ny järnväg på sträckan Göteborg–Borås ska tydligt minska över tid och de delar som eventuellt färdigställs år 2040 eller senare ska vara klimatneutrala.				
Landskap	Den nya järnvägen ska ge förutsättningar för tillhandahållande av ekosystemtjänster.				
Landskap	Den nya järnvägen ska så långt som möjligt upprätthålla eller stärka förutsättningarna för att bevara, uppleva och utveckla etablerade karaktärer och funktioner i landskapet.				
Landskap	Den nya järnvägen ska så långt som möjligt ta hänsyn till kulturmiljöer och kulturvärden som berörs, så att förlust av dessa undviks och förutsättningarna att bevara, uppleva och utveckla dem finns kvar.				
Landskap	Den nya järnvägen ska bidra till att upprätthålla och utveckla förutsättningarna för en mångfald av arter, ekologiska samband och värdefulla naturmiljöer, samt att funktioner bibehålls eller stärks såväl invid järnvägen som i ett större omland.				
Landskap	Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att strukturer och samband av betydelse för människors sociala välfärd och livskvalitet kan behållas och utvecklas både på landsbygden och i tätorterna.				
Naturresurs- hållning	Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att ett långsiktigt hållbart nyttjande av grund- och ytvattenresurser möjliggörs.				

Övergripande målområde	Projektmål	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)	Tulebo - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Tulebo - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)
Naturresurs-hållning	Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att ett långsiktigt hållbart resursanvändande av mark och areella näringar (jordbruk, skogsbruk och vattennäringar) möjliggörs.				
Naturresurs-hållning	Den nya järnvägen ska möjliggöra ett hållbart och effektivt nyttjande av värdefulla ämnen och material.				
Naturresurs-hållning	Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att avfall förebyggs samtidigt som resurserna i det avfall som uppstår tas tillvara i så stor omfattning som möjligt.				
Hälsa och säkerhet	Den nya järnvägen ska främja ett aktivt resande.				
Hälsa och säkerhet	Den nya järnvägen ska bidra till att ingen människa dödas eller skadas allvarligt inom statlig väg och järnväg.				
Hälsa och säkerhet	Den nya järnvägen ska bidra till att ingen människa utsätts för skadligt buller från järnvägen.				
Hälsa och säkerhet	Den nya järnvägen ska bidra till att farliga ämnen inte sprids till omgivande luft samt mark- och vattenområden.				
Arkitektur	Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till attraktiva livsmiljöer.				
Arkitektur	Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till en attraktiv och sömlös upplevelse ur ett hela-resan-perspektiv.				
Arkitektur	Den nya järnvägen ska kännetecknas av en lugn och övergripande ordning och tillföra ett mervärde till sin omgivning.				
Arkitektur	Den nya järnvägen ska kännetecknas av arkitektonisk kvalitet såväl i helhet som i detaljer.				

Över- gripande målområde	Projekt mål	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Mölnlycke - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)	Tulebo - Bollebygd Syd - Lusharpan (B4)	Tulebo - Bollebygd Syd - Osdal/Borås C (B11A)
Arkitektur	Den nya järnvägens lokalisering och utformning ska gynna människors säkerhet och trygghet i stationsorter och utmed den nya järnvägen.				
Samhälls- ekonomi	Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska nyttorna blir så stora som möjligt sett ur ett långsiktigt perspektiv.				
Samhälls- ekonomi	Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska kostnaderna blir så låga som möjligt sett ur ett långsiktigt perspektiv.				

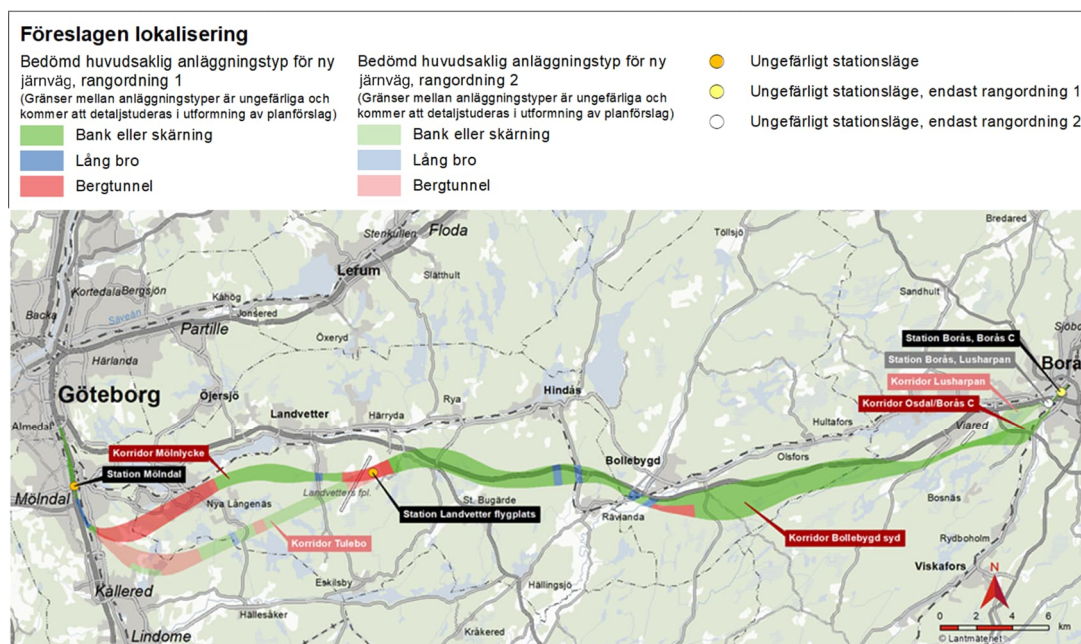
6.7 Rangordning av alternativ

I den sammanvägda bedömningen i lokaliseringsutredning för ny järnväg Göteborg–Borås, identifierades tydligt det lokaliseringsalternativ som bäst uppfyller ändamålet med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen och med hänsyn till stads- och landskapsbilden och till natur- och kulturmiljövärden. Det nya uppdraget från regeringen ändrar inte denna bedömning.

De i denna promemoria presenterade justeringar av ändamål och projektmål, översyn av utformning och uppdaterade förutsättningar får inte någon påverkan som innebär förändring av korridorernas utbredning, föreslagna anläggningstyper eller rangordning för de lokaliseringsalternativ som rangordnats. Rangordningen kvarstår likt tidigare, se Figur 9.

Vid Mölndalsån har järnvägskorridoren utökats jämfört med det som presenterades i lokaliseringsutredningen. Detta för att rymma en lösning som innebär att järnvägen inte ska orsaka en otillåten försämring av Mölndalsåns ekologiska status, se Bilaga 2. Bilaga 2 ersätter bild 3 och bild 20 i lokaliseringsutredningens Bilaga 1 - karta korridorer för tillåtlighetsprövningen.

Det lokaliseringsalternativ som rangordnas som nummer 1 är *korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A*. För delsträckan Almedal-Landvetter flygplats är *korridor Tulebo med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1)* rangordnad som nummer 2. För delsträckan genom Borås är *korridor Lusharpan med station B4* rangordnad som nummer 2.



Figur 9. Föreslagen lokalisering med rangordning.

7 Referenser

Bollebygds kommun. (2021). *Översiktsplan för Bollebygds kommun – antagandehandling*. Översiktsplan för Bollebygds kommun - Antagandehandling (arcgis.com) Hämtat 2024-03-25

Bollebygds Kommun. (2021-11-11). *Sammanträdesprotokoll kommunfullmäktige. §166 Upphävande av utvecklingsplan BoHäM*. KS2021/3

Göteborgs Stad. (2022-05-19). *Översiktsplan för Göteborg – Antagen av kommunfullmäktige 2022-15-09*. Översiktsplan för Göteborg (goteborg.se). Hämtat 2024-03-28

Härryda Kommun. (2021-11-18). *Sammanträdesprotokoll kommunstyrelsen. §409 Avbryta uppdrag med fördjupning av översiktsplanen och genomförandestrategi för Landvetter södra*. Dnr 2016KS40

Härryda Kommun. (2023-06-15). *Sammanträdesprotokoll kommunfullmäktige. §105 Upphävande av generalplan för Landvetter flygplats m.m.* Dnr 2021KS577

Härryda kommun. (2023-12-04). *Arbete med ny översiktsplan*. Arbete med ny översiktsplan - Härryda kommun (harryda.se). Hämtat 2024-03-28

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2022-03-30). *Bildande av naturreservatet Hårssjön-Rambo mosse i Härryda kommun och Mölndals stad*. Diarienummer 511-14697-2012.

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2022-04-19). *Bildande av naturreservatet Pålsbo i Borås kommun*. Diarienummer 511-1570-2018.

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2022-12-20). *Beslut om vattenskyddsområde för Rådasjön och Norra Långevattnet*. Ärendebeteckning 513-16470-2019.

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2024-04-23). *Inrättande av vattenskyddsområde och föreskrifter för Nedsjöarna (Västra Nedsjön och Östra Nedsjön i Härryda och Bollebygds kommuner)*. Diarienummer 40927-2020.

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2024-06-19). *Den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås*

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2024-08-30a). *Förverkligande av den gemensamma sträckningen Göteborg-Borås*. Ärendebeteckning 21804-2024

Länsstyrelsen Västra Götaland. (2024-08-30b). *Slutredovisning av regeringsuppdrag: "Uppdrag att sondera förutsättningar för åtgärder i infrastrukturen i Västra Götalands län"1 (2024-05-23)*. Ärendebeteckning 21804-2024

Mölnads stad. (2023-03-15). *Framtidens Mölnadal, översiktsplan för Mölnads kommun antagandehandling*, aktnummer: 1481K-P2023/2 Framtidens Mölnadal - översiktsplan för Mölnads kommun.pdf (molndal.se) Hämtat 2024-03-28

Naturvårdsverket. (2024-06-27). *Naturreservat Pålsbo*.
<https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/sknat/?nvrid=2052081> besökt 2024-09-12.

Regeringen. (2018-06-14). *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2018-2029*. Skr. 2017/18:278

Regeringen. (2022-06-07). *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022-2033*. Skr. 2021/22:261

Regeringen. (2020-10-08). *Fråga om förbehåll om tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av de nya stambanelarna Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund*. Regeringsbeslut M2020/00743

Regeringen. (2022-12-22a). *Uppdrag att avbryta planeringen av nya stambanor för höghastighetståg, snarast avsluta projektet Hässleholm–Lund samt pausa projektet Göteborg–Borås*. Regeringsbeslut I2022/02416

Regeringen. (2022-12-22b). *Uppdrag att utreda åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås*. Regeringsbeslut I2022/02418

Regeringen. (2023-10-19). *Genomförande av EU:s nya dricksvattendirektiv*. Regeringens proposition 2023/24:30.

Regeringen. (2023-10-26). *Uppdrag att planera för åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås*. Regeringsbeslut LI2023/03474

Regeringen (2024-05-23). *Uppdrag att sondera förutsättningar för åtgärder i infrastrukturen i Västra Götalands län*. Regeringsbeslut LI2024/00316

Regeringen (2024-09-19). *Uppdrag att ingå medfinansieringsavtal för ny järnväg mellan Göteborg och Borås*. Regeringsbeslut LI2024/01733

Trafikverket. (2019-03-11). *Riktlinje landskap*, TDOK 2015:0323, version 3.0.

Trafikverket. (2019-03-18). *Övergripande programkrav för En ny generation järnväg*. Version 4.1.

Trafikverket. (2019-04-04). *Teknisk systemstandard för En ny generation järnväg*, version 4.1 revision A.

Trafikverket. (2019-10-28). *Rapport regeringsuppdrag, Trafikverkets kulturmiljöstrategi*.

Trafikverket. (2021-06-24). *Trafikverkets arkitekturstrategi*, TDOK 2021:0370, version 1.0.

Trafikverket. (2021-11-23). *PM Buller Göteborg–Borås, en del av nya stambanor, järnvägsplan, lokaliseringsutredning*. Ärendenummer TRV 2019/1823.

Trafikverket. (2022-02-22). *Miljökonsekvensbeskrivning granskningshandling, Göteborg–Borås, en del av nya stambanor*. Ärendenummer TRV 2019/1823.

Trafikverket. (2022-02-28). *Lokaliseringsutredning granskningshandling, Göteborg–Borås, en del av nya stambanor*. Ärendenummer TRV 2021/128691.

Trafikverket. (2022-04-29). *Alternativjämförelse för Göteborg-Borås, del av nya stambanor*. Ärendenummer TRV 2020/66057

Trafikverket. (2022-10-18). *Granskningsutlåtande Göteborg–Borås, en del av nya stambanor*. Ärendenummer TRV 2021/128691

Trafikverket. (2023-05-15). *Klimatkrav i planläggning, byggskede, underhåll och på tekniskt godkänt järnvägsmateriel*, TDOK 2015:0480, version 7.0.

Trafikverket. (2023-06-26). *Rapport Utredning av åtgärder i järnvägssystemet i stråket Göteborg–Borås. Redovisning av regeringsuppdrag*. Ärendenummer TRV 2022/145433.

Västra Götalandsregionen. (2024-02-01). *Västra Götalandsregionens återrapport av uppdrag att leda process om alternativ för utbyggnad av järnvägen mellan Göteborg och Borås*. Diarienummer RS 2024-00427

Bilaga 1 Projekt mål för Ny järnväg Göteborg–Borås

Projekt mål för Ny järnväg Göteborg–Borås

Kapacitet och robusthet

- Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås ska under högtrafik kunna trafikeras av minst 7 tåg per timme och riktning. Av dessa ska minst 6 vara regionaltåg, varav 2 ska trafikera via Bibana Mölnlycke. Återstående tåg ska vara fjärrtåg.
Den nya järnvägen mellan Göteborg och kopplingspunkt till Bibana Mölnlycke ska under högtrafik kunna trafikeras av ytterligare minst 2 regionaltåg per timme och riktning.
- Resandeutbyte med 250 meter långa tåg ska möjliggöras vid alla stationer.
- Den nya järnvägen ska möjliggöra minst 95 % punktlighet (rättidighet + 5 minuter) mellan Göteborg och Borås.
- Trafikering med tåg mellan befintlig järnväg och den nya järnvägen ska möjliggöras i Borås.

Restider

- 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.

Stationslägen

- Stationslägen på sträckan Göteborg–Borås ska möta ett stort geografiskt samlat resandeunderlag och/eller möjliggöra effektiva byten mellan tåg eller till/från andra trafikslag.
- Stationslägen på sträckan Göteborg–Borås ska vara attraktiva ur ett hela-resan-perspektiv och stödja en hög efterfrågan på att resa med tåg.
- Stationslägen på sträckan Göteborg–Borås ska stödja en långsiktigt hållbar samhällsutveckling och skapa goda förutsättningar för en stark arbetsmarknadsregion.

Energieffektiva transporter och klimat

- Den nya järnvägen ska bidra till överflyttning av resor från fossilberoende och mindre energieffektiv vägtrafik till tåg på sträckan Göteborg–Borås.
- Utsläppen av växthusgaser från anläggandet av ny järnväg på sträckan Göteborg–Borås ska tydligt minska över tid och de delar som eventuellt färdigställs år 2040 eller senare ska vara klimatneutrala.

Landskap

- Den nya järnvägen ska ge förutsättningar för tillhandahållande av ekosystemtjänster.
- Den nya järnvägen ska så långt som möjligt upprätthålla eller stärka förutsättningarna för att bevara, uppleva och utveckla etablerade karaktärer och funktioner i landskapet.
- Den nya järnvägen ska så långt som möjligt ta hänsyn till kulturmiljöer och kulturvärden som berörs, så att förlust av dessa undviks och förutsättningarna att bevara, uppleva och utveckla dem finns kvar.
- Den nya järnvägen ska bidra till att upprätthålla och utveckla förutsättningarna för en mångfald av arter, ekologiska samband och värdefulla naturmiljöer, samt att funktioner bibehålls eller stärks såväl invid järnvägen som i ett större omland.
- Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att strukturer och samband av betydelse för människors sociala välfärd och livskvalitet kan behållas och utvecklas både på landsbygden och i tätorterna.

Naturresurshållning

- Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att ett långsiktigt hållbart nyttjande av grund- och ytvattenresurser möjliggörs.
- Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att ett långsiktigt hållbart resursanvändande av mark och areella näringar (jordbruk, skogsbruk och vattennäringar) möjliggörs.
- Den nya järnvägen ska möjliggöra ett hållbart och effektivt nyttjande av värdefulla ämnen och material.
- Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att avfall förebyggs samtidigt som resurserna i det avfall som uppstår tas tillvara i så stor omfattning som möjligt.

Hälsa och säkerhet

- Den nya järnvägen ska främja ett aktivt resande.
- Den nya järnvägen ska bidra till att ingen människa dödas eller skadas allvarligt inom statlig väg och järnväg.
- Den nya järnvägen ska bidra till att ingen människa utsätts för skadligt buller från järnvägen.
- Den nya järnvägen ska bidra till att farliga ämnen inte sprids till omgivande luft samt mark- och vattenområden.

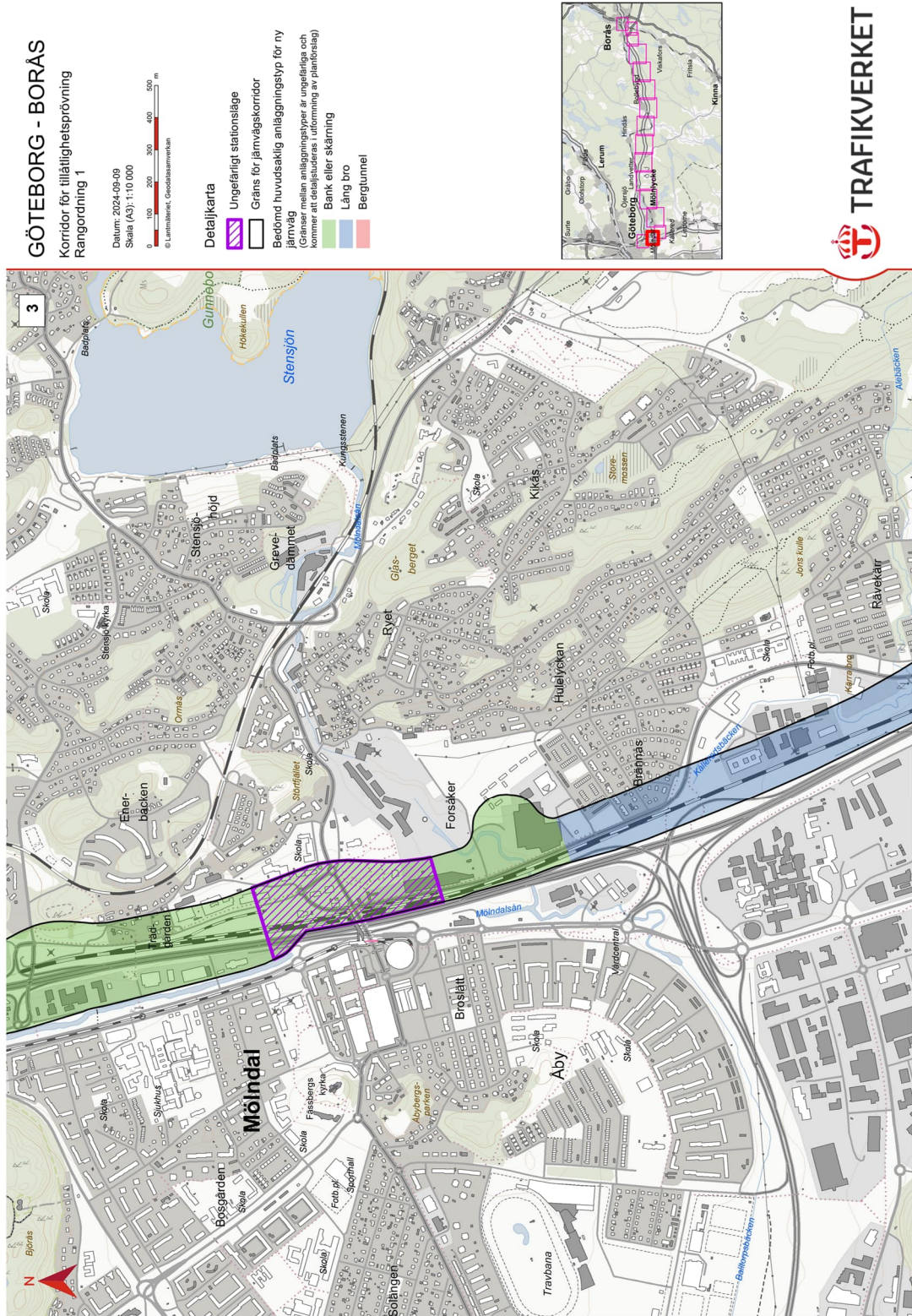
Arkitektur

- Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till attraktiva livsmiljöer.
- Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till en attraktiv och sömlös upplevelse ur ett hela-resan-perspektiv.
- Den nya järnvägen ska kännetecknas av en lugn och övergripande ordning och tillföra ett mervärde till sin omgivning.
- Den nya järnvägen ska kännetecknas av arkitektonisk kvalitet såväl i helhet som i detaljer.
- Den nya järnvägens lokalisering och utformning ska gynna människors säkerhet och trygghet i stationsorter och utmed den nya järnvägen.

Samhällsekonomi

- Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska nyttorna blir så stora som möjligt sett ur ett långsiktigt perspektiv.
- Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska kostnaderna blir så låga som möjligt sett ur ett långsiktigt perspektiv.

Bilaga 2 Reviderade kartor korridorer för tillåtlighetsprövning

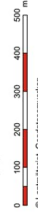


GÖTEBORG - BORÅS

Korridor för tillfällighetsprövning

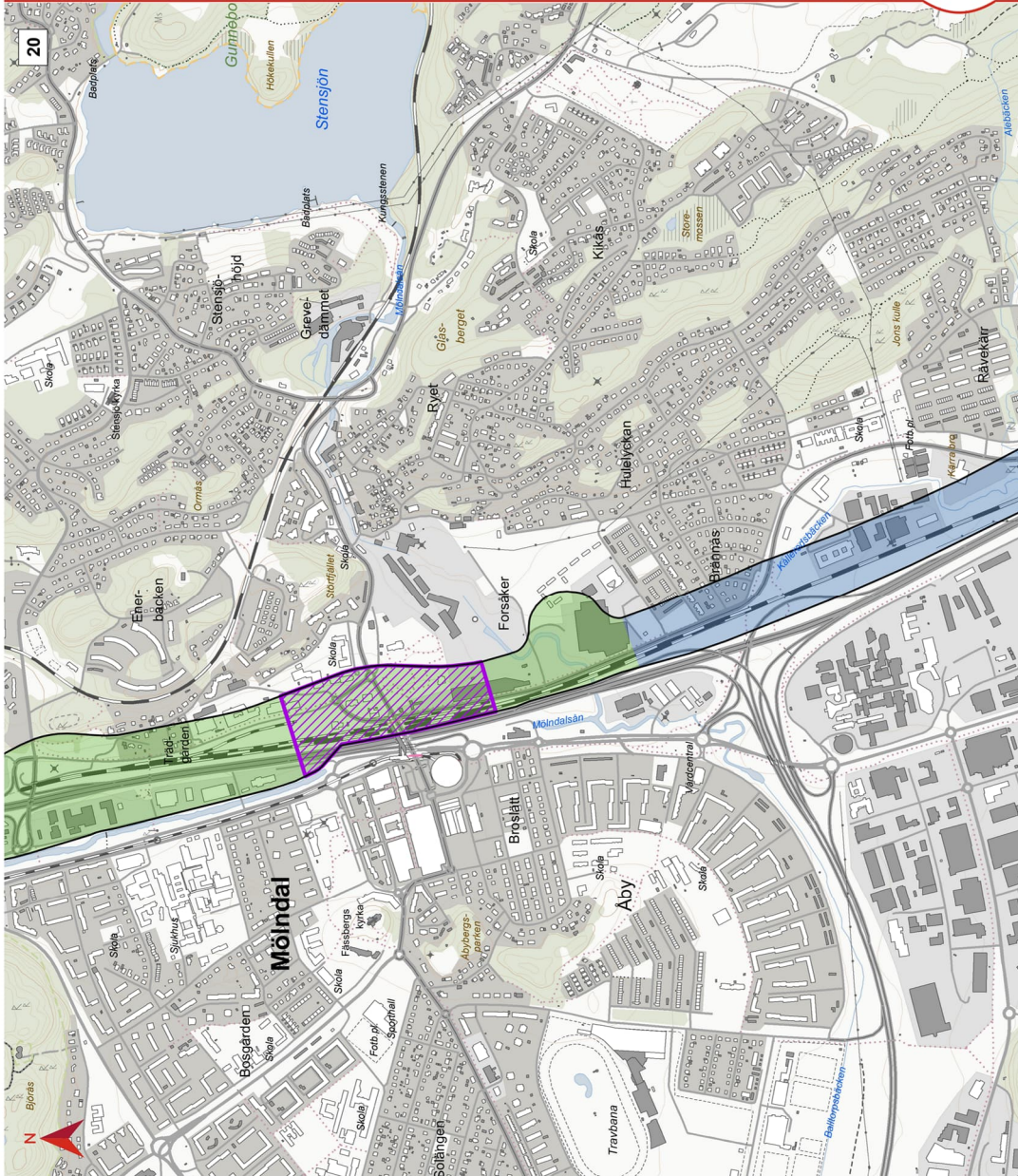
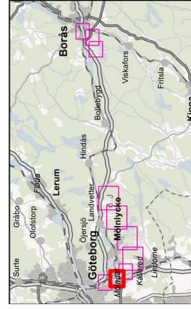
Rangordning 2

Datum: 2024-09-09
 Skala (A3): 1:10 000
 © Trafikverket, Geodatasamverkan



Detalj-karta

- Ugefärdigt stationsläge
- Gräns för järnvägskorridor
- Bedömd huvudsaklig anläggningstyp för ny järnväg
(Gränser mellan anläggningstyper är ungefärliga och kommer att detaljstuderas i utformning av planbroslag)
- Bank eller skärning
- Lång bro
- Bergtunnel



Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se



PM

Miljökvalitetsnormer Mölnålsån vid Forsåker, utökning av järnvägskorridor

Ny järnväg Göteborg–Borås

Ärendenummer TRV 2021/128691

Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: PM Miljö kvalitetsnormer Mölndalsån vid Forsåker, utökning av järnvägs korridor, Ny järnväg Göteborg–Borås

Författare: Bylund Elin, IVtmv2, Ulf Juto, Ramboll

Dokumentdatum: 2024-10-01

Ärendenummer: TRV2021/128691

Kontaktperson: Elin Bylund, Trafikverket

Foto på framsida: Trafikverket

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

Sammanfattning

Ny järnväg Göteborg–Borås kommer att passera Mölndalsån vid Forsåker i Mölndals stad. Den lösning för passagen som redovisades i lokaliseringsutredningen bedömdes innebära en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten. Inom det fortsatta arbetet har alternativa lösningar studerats. En föreslagen ny lösning som inte bedöms innebära en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten har tagits fram.

Den passage som redovisas i lokaliseringsutredningen skulle ha inneburit att ån passerades utan brostöd i åfåran och att inga ingrepp direkt i åfåran skulle göras. Ån skulle ha passerat diagonalt under järnvägen och cirka 75 meter av ån skulle beröras av de nya järnvägsbroarna. Andelen anlagda ytor inom vattenförekomstens närområde och svämplan skulle ha ökat från 86,6 procent till 87 procent, respektive 77,2 procent till 78,2 procent. Då morfologiskt tillstånd i vattenförekomsten är klassat som dåligt får ingen försämring ske. Det bedömdes därmed att det fanns behov av undantag från 5 kap. 4 § miljöbalken. I lokaliseringsutredningen togs ett underlag fram för bedömning av uppfyllande av kriterier för att få undantag från 5 kap. 4 § miljöbalken. Underlaget lades som bilaga till lokaliseringsutredningens miljökonsekvensbeskrivning. Undantaget skulle prövas av regeringen vid prövning av ansökan om tillåtlighet för projektet.

Föreslagen ny lösning innebär att åfåran i stället grävs om för att passera vinkelrätt under järnvägen. På detta sätt kommer cirka 55 meter av ån att beröras av de nya järnvägsbroarna. Den nya åfåran utformas så att andelen svämplan blir oförändrad och andelen anlagd mark inom vattenförekomstens närområde minskar från 86,6 procent till 84 procent. Föreslagen ny lösning bedöms därmed inte medföra någon otillåten försämring av den morfologiska parametern *Svämplanets strukturer och funktion i vattendrag*. Vidare bedöms föreslagen ny lösning ha en positiv påverkan på den morfologiska parametern *Vattendragets närområde*. Den föreslagna omgrävningen med planerade miljöanpassningar bedöms inte innebära någon negativ påverkan på kvalitetsfaktorn *Fisk*. Det finns en risk för att kvalitetsfaktorn *Morfologiskt tillstånd* tillfälligt påverkas negativt i byggskedet i samband med etableringsfasen för planterad vegetation i närområdet och på svämplanen. Påverkan bedöms dock vara övergående. Detta kan även innebära en indirekt, övergående påverkan på kvalitetsfaktorn *Fisk*.

Den samlade bedömningen är att den fysiska påverkan från ny järnväg i föreslagen ny lösning inte bedöms orsaka en otillåten försämring av vattenförekomstens ekologiska status. Vattenförekomstens kemiska status bedöms inte påverkas. Inte heller bedöms möjligheten att uppnå beslutad miljökvalitetsnorm äventyras.

Föreslagen ny lösning berör järnvägskorridorerna för tillåtlighetsprövning med rangordning 1 och 2, *Mölnlycke med Mölndals station M1* respektive *Tulebo med*

Mölnåls station M1, och medför att järnvägskorridoren behöver utökas jämfört med tidigare redovisad lösning i lokaliseringsutredningen. De båda järnvägskorridorerna har samma utbredning vid passagen av Mölnålsån. Det permanenta markanspråket blir större än i tidigare redovisat förslag. Markanspråket motiveras av att en otillåten försämring av miljö kvalitetsnormen kan undvikas om ån grävs om och utformas enligt föreslagen ny lösning.

Innehåll

Sammanfattning	3
1 Inledning	6
1.1 Syfte med promemorian	6
1.2 Bakgrund	6
2 Förutsättningar	10
2.1 Bedömningsgrunder	10
2.2 Vattenförekomsten	10
2.3 Detaljplaner	11
2.4 Vattendomar	15
2.5 Förorenade områden	16
3 Beskrivning av föreslagen ny lösning	18
4 Effekter och konsekvenser av nytt förslag	21
4.1 Övergripande påverkan på vattenförekomsten	21
4.2 Fysisk förändring av vattenförekomsten	21
4.3 Utökning av järnvägskorridor	24
4.4 Förorenade områden	24
4.5 Detaljplaner	24
4.6 Vattendomar	24
4.7 Byggskedet	25
5 Sammanvägd bedömning	26
6 Referenser	30

1 Inledning

1.1 Syfte med promemorian

Ny järnväg Göteborg–Borås passerar Mölndalsån vid Forsåker i Mölndals stad. Denna promemoria redovisar en ny föreslagen lösning för järnvägens passage av Mölndalsån vid Forsåker. Till skillnad från den tidigare lösning som redovisades i lokaliseringsutredningen (Trafikverket, 2022-02-28) bedöms den nya föreslagna lösningen inte innebära en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten. Promemorian redovisar en bedömning av vilken påverkan föreslagen ny lösning bedöms ha på ekologisk och kemisk status för vattenförekomsten Mölndalsån-Stensjön till sammanflödet med Kålleredsbäcken.

Promemorian ersätter de delar i bilaga 1 till miljökonsekvensbeskrivningen som behandlar vattenförekomsten Mölndalsån-Stensjön till sammanflödet med Kålleredsbäcken (Trafikverket, 2022-02-22). Trafikverket anser inte att länsstyrelsen behöver godkänna miljökonsekvensbeskrivningen på nytt. Promemorian utgör ett tillägg till lokaliseringsutredningen i den del där järnvägskorridoren behöver utökas. Promemorian utgör underlag för kompletterande granskning och underlag för kompletterande beredning av ärendet inför ansökan om tillåtlighetsprövning hos regeringen.

1.2 Bakgrund

I lokaliseringsutredning för Göteborg–Borås identifierades att passagen av Mölndalsån, se Figur 1 och Figur 2, vid Forsåker i Mölndals stad riskerade att medföra en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten Mölndalsån-Stensjön till sammanflödet med Kålleredsbäcken (WA62547352) (Trafikverket, 2022-02-28).

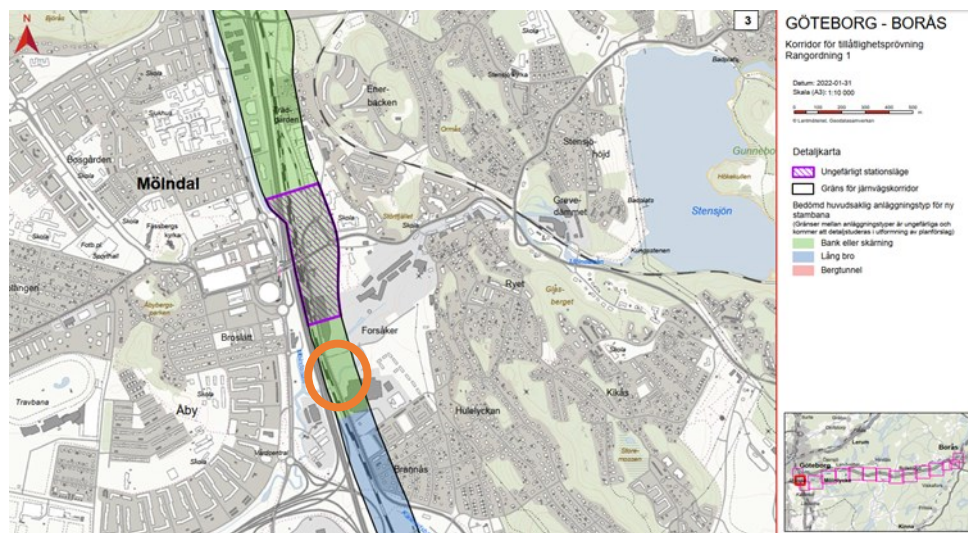
Järnvägen bedömdes medföra en otillåten försämring av kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd, parametrarna närområde och svämplan. Andelen anlagda ytor inom vattenförekomstens närområde och svämplan beräknades öka från 86,6 procent till 87 procent respektive 77,2 procent till 78,2 procent till följd av järnvägen. Då kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd är klassat som dåligt får ingen försämring ske.

Bedömningen av påverkan på vattenförekomsten utgick från de översiktliga spårförslag som utretts med fokus på att de skulle vara byggbara inom järnvägskorridoren. Den översiktliga nivån innebar att det inte fanns någon färdig teknisk lösning för spåranläggningen.

I lokaliseringsutredningen presenterades följande förutsättningar för passagen:

- Järnvägsbroarna förutsattes anläggas utan brostöd i vatten.
- Den planerade järnvägsanläggningen skulle inte innebära några ingrepp direkt i åfåran.
- Omkring 75 meter av sträckan bedömdes kunna beröras av de nya järnvägsbroarna.

Lokaliseringsutredningens alternativ för passage av Mölndalsån (hädanefter benämnt tidigare lösning) innebar att järnvägsbroarna skulle passera diagonalt över åfåran.



Figur 1. Översiktsskarta över järnvägskorridor från lokaliseringsutredningen (Trafikverket 2022-02-28). Orange ring visar den plats där järnvägskorridoren korsar Mölndalsån.



Figur 2. Ortofoto över järnvägskorridorens passage av Mölndalsån vid Forsåker enligt lokaliseringsalternativet i lokaliseringsutredningen. Orange ring visar den plats där järnvägskorridoren korsar Mölndalsån.

Ytan som skulle tagits i anspråk skulle inte kunna återställas med plantering av träd på grund av anläggande av broarna. Återskapande av ekologiskt funktionella kantzoner i urban miljö skulle därmed ha motverkats. Järnvägsanläggningen skulle därmed även anses riskera att äventyra möjligheten att genomföra nödvändiga åtgärder för att uppnå då gällande miljö kvalitetsnorm för vatten, God ekologisk status.

Ett underlag för bedömning av uppfyllande av kriterier för att få undantag från 5 kap. 4 § miljöbalken togs fram som bilaga till lokaliseringsutredningens miljökonsekvensbeskrivning (Trafikverket, 2022-02-22). Undantaget skulle prövas av regeringen vid prövning av ansökan om tillåtlighet för projektet.

I det fortsatta arbetet har olika tekniska lösningar för passagen av Mölndalsån vid Forsåker utretts. En alternativ lösning (hädanefter benämnt föreslagen ny lösning) har tagits fram som innebär att en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten kan undvikas.

2 Förutsättningar

2.1 Bedömningsgrunder

Bedömningar grundar sig på uppgifter från VISS: senaste statusklassning, MKN beslutade under förvaltningscykel 3 (2017-2021) samt geodata från VISS för de morfologiska parametrarna *Vattenförekomstens närområde* samt *Svämplanets struktur och funktion i vattendrag*. Bedömningar av ekologisk och kemisk status baseras på Havs- och vattenmyndighetens föreskrifter om klassificering och miljö kvalitetsnormer avseende ytvatten (HVMFS 2019:25) samt vägledningar till HVMFS 2019:25.

Bedömningen av den föreslagna lösningens påverkan på ekologisk och kemisk status fokuserar huvudsakligen på påverkan under driftskedet, det vill säga på bestående effekter. Effekter under byggskedet beaktas i den mån de ger långvariga eller bestående effekter som är relevanta för bedömningen. En bedömning görs även av påverkan på möjligheterna att uppnå beslutade miljö kvalitetsnormer.

Utöver påverkan från de nya järnvägsbroarna så inkluderar bedömningen påverkan av att den kommunala vägen Nämndemansgatan behöver flyttas och en ny gång- och cykelväg anläggs.

2.2 Vattenförekomsten

Vattenförekomsten är klassad till måttlig ekologisk status. Klassningen baseras på kvalitetsfaktorn Fisk eftersom fisk inte kan vandra naturligt i vattensystemet (bristande konnektivitet) och att stora delar av vattenförekomsten saknar naturliga livsmiljöer för vattenlevande växter och djur (VISS, 2024). I Forsåkerområdet, uppströms järnvägskorridoren finns vandringshinder, bland annat i form av en lång betongränna som inte är passerbar för fisk på grund av höga vattenhastigheter och slät botten.

Vattenförekomsten har hög status gällande näringsämnen och är inte påverkad av övergödning (VISS, 2024). Omgivande tätortsbebyggelse, industrier och infrastruktur har resulterat i en kraftig fysisk påverkan på vattenförekomsten genom anläggande av dämmen, broar, kanalisering av fåran samt infrastruktur och bebyggelse i vattenförekomstens närområde. Mer än 75 procent av vattendragets närområde och svämplan består av anlagda ytor (VISS, 2024). Resultatet är dålig status för kvalitetsfaktorerna Konnektivitet och Morfologiskt tillstånd samt måttlig status för kvalitetsfaktorn Fisk.

Utförd bottenfaunaundersökning 2021 visade att bottenfaunans sammansättning har en god funktion och kvalitet och att artsammansättningen i stort återspeglar vad man kan förvänta sig utifrån vattendragets storlek och vattenhastighet. Vid Forsåker finns också lek- och uppväxtområden för lax och öring (Medins Havs och Vattenkonsulter AB, 2021). Uppväxtområdena som berörs av ny järnväg är enligt tidigare undersökning av dålig kvalitet, främst på grund av fysiska ingrepp som resulterat i få bottenstrukturer (Husqvarna ekologi, 2015). I åfåran och längs kanterna förekommer sprängsten, troligen rester av äldre erosionskydd.

Beslutad miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten är Måttlig ekologisk status 2027 samt God kemisk status (VISS, 2024). God kemisk status ska nås fränsett överallt i Sverige överskridande ämnen (VISS, 2024), se Tabell 1.

Tabell 1. Miljö kvalitetsnorm för vattenförekomsten Mölndalsån – Stensjön till sammanflödet med Kålleredsbäcken. (VISS, 2024)

Ekologisk status	Kemisk status
Måttlig ekologisk status 2027	God kemisk status*

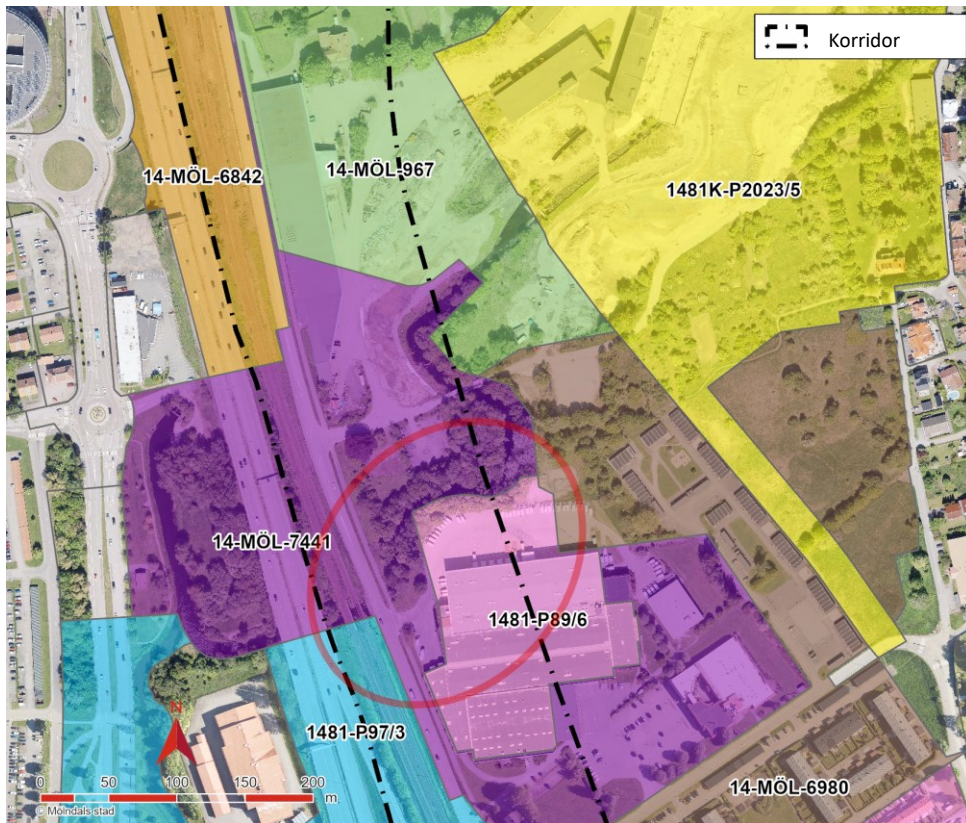
* Fränsett överallt i Sverige överskridande ämnen – Kvicksilver och kvicksilverföreningar och Bromerad difenyleter (PBDE).

Vattenförekomsten har mindre strängt krav för ekologisk status. Det innebär ett undantag från kravet att uppnå god ekologisk status, men undantaget är endast kopplat till fysisk (hydromorfologisk) påverkan från tätortsbebyggelse i direkt närhet till strandlinjen (VISS, 2024). All fysisk påverkan ska trots det mindre stränga kravet åtgärdas så långt det är möjligt och rimligt (VISS, 2024). För all annan påverkan ska god status uppnås på kvalitetsfaktornivå (VISS, 2024).

Föreslagna åtgärder i VISS som är relevanta för järnvägen, är biotopvård i vattendrag samt återskapande av ekologiskt funktionella kantzoner i urban miljö.

2.3 Detaljplaner

Hela det aktuella området är planlagt. Kommunen har pågående arbeten med nya planområden för bland annat stationsområdet, vilket även innefattar de tre detaljplanerna 14-MÖL-7441, 1481-P89/6 och 14-MÖL-6980 som berörs av föreslagen ny lösning. Se Figur 3 för översiktsfigur och Tabell 2 för beskrivning av berörda detaljplaner.

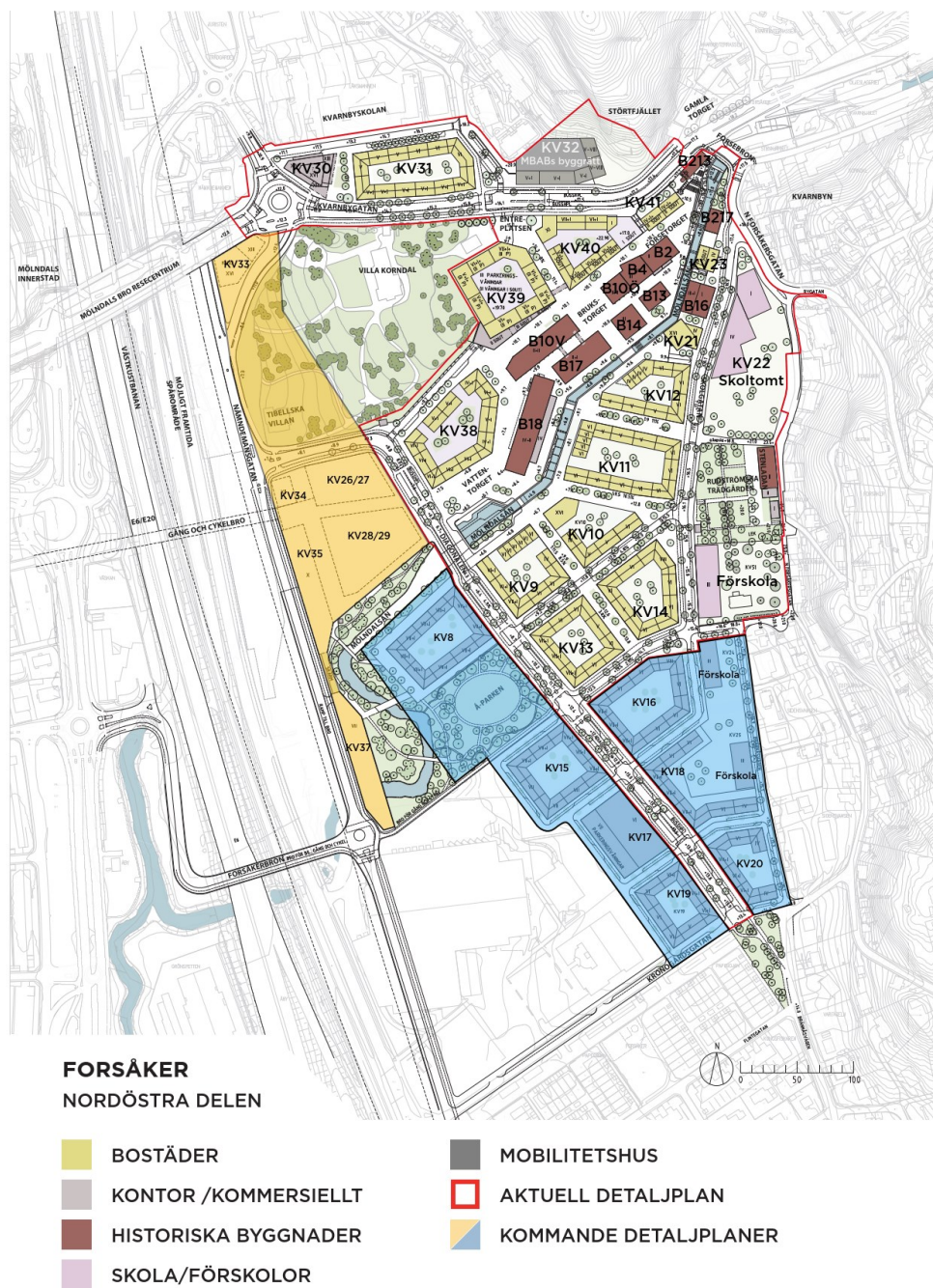


Figur 3 Karta över gällande detaljplaner som berörs av föreslagen ny lösning för passage av Mölndalsån. Röd ring visar läget för ny föreslagen lösning för passage av Mölndalsån.

Tabell 2. Beskrivning av berörda detaljplaner i Figur 3

AKT NR	NAMN	STATUS	ANTAGEN
1481K-P2023/5	Forsåker, nordöstra delen	Detaljplan för ny stadsmiljö inom och i anslutning till det före detta pappersbruket (Papyrus)	2023 05 24
14-MÖL-7441	Område vid Åbromotet, E6 och Nämndemansgatan	Stadsplan, ändring av stadsplan på grund av utbyggnad av E6 och Åbromotet	1980 04 03
1481-P89/6	Del av Forsåker 1:227	Detaljplan, möjliggöra en tillbyggnad inom Papyrus industriområde	1989 01 11
14-MÖL-6980	Mölnadal (område kring Skedegatan)	Ändring av stadsplan, möjliggöra gatuanslutning för Gamla Kungsbackavägen och utbyggnadsmöjligheter för Papyrus	1971 10 27
1481-P97/3	Åbromotet	Ombyggnad av Åbromotet, trafikplats för korsning väg E6/E20 och Söderleden.	1997 02 26

För området Forsåker som tidigare varit plats för tillverkningsindustri, planeras en ny stadsdel med boende, handel, närservice och handelsplatser. Planprogram för Forsåker godkändes den 24 februari 2016 och utgör en grund för arbete med detaljplaner i området, se Figur 4.



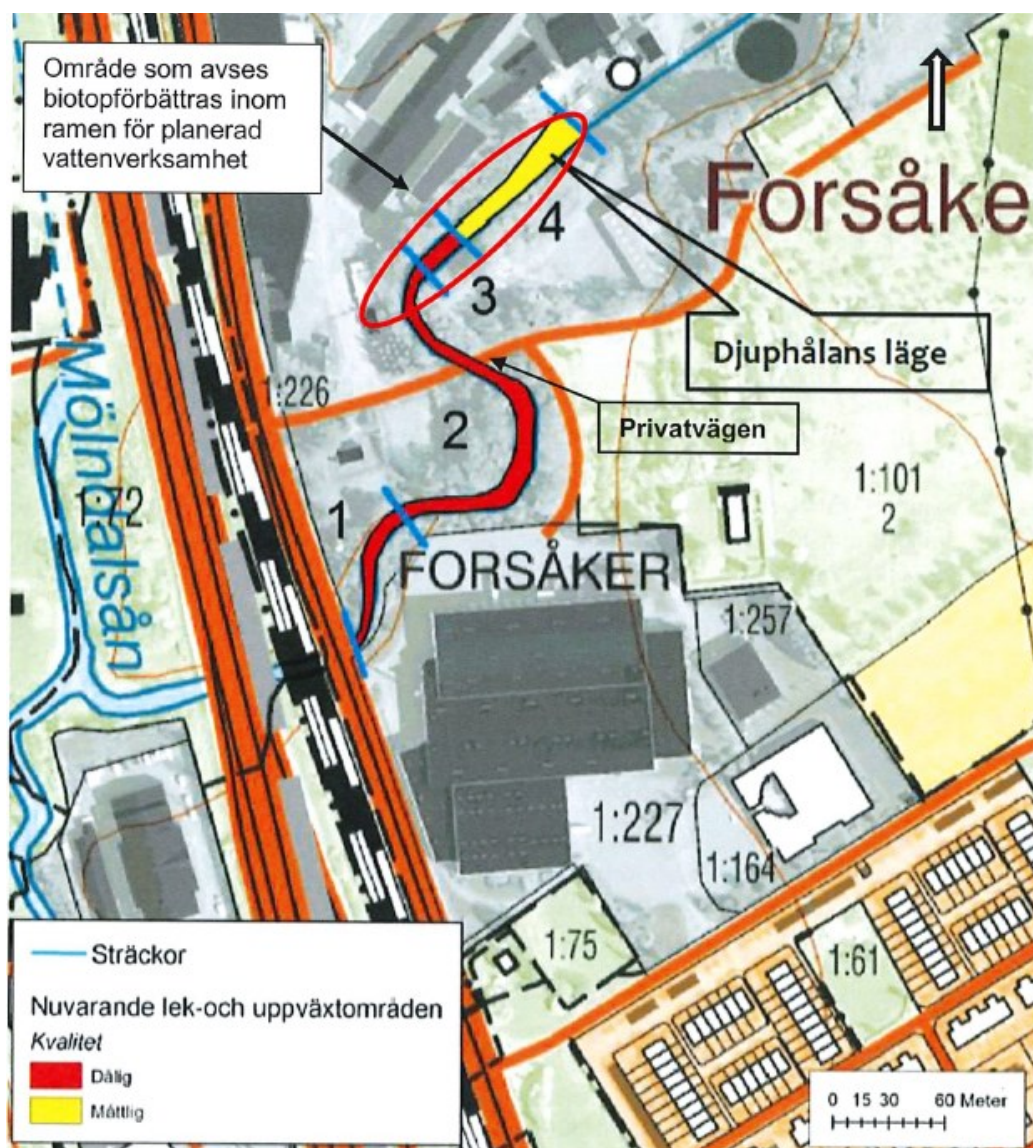
Figur 4 Kartan visar del av godkänt planprogram från år 2016 för Forsåker. Röd markering indikerar område med lagakraftvunnen detaljplan, november 2023. (Mölndala fastighets AB, 2024).

Området i sin helhet kan komma att rymma upp till cirka 3 000 bostäder och 5 000 arbetsplatser när det är fullt utbyggt. Området har delats upp i flera detaljplaner och den nordöstra delen, se Figur 4, innehåller bostäder samt verksamheter. Detaljplanen för nordöstra Forsåker antogs av kommunfullmäktige våren 2023 och vann laga kraft i november 2023.

I den västra delen avvaktas arbetet med detaljplan för att anpassa till den föreslagna järnvägssträckningen. Detta gäller även för den redovisade broförbindelsen över infrastrukturen, E6/E20 och järnvägen i sydvästra hörnet av området. Läget för denna tvärförbindelse utreds och kan komma att placeras på en annan plats än vad som visas i figur 4.

2.4 Vattendoromar

Inför genomförandet av detaljplanen i Forsåkers nordöstra del byggs Mölndalsåns fåra om inom planområdet. Vattendoromar finns för arbetena Målnr. M4861-16 (Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt 2019-04-26). Arbetena planeras vara klara under 2025 och kommer därmed inte sammanfalla med genomförandet av järnvägsplanen. Kompensationsåtgärder för fisk ska enligt domen utföras i Mölndalsån, mellan Forsåker och den nya järnvägen, se Figur 5 .

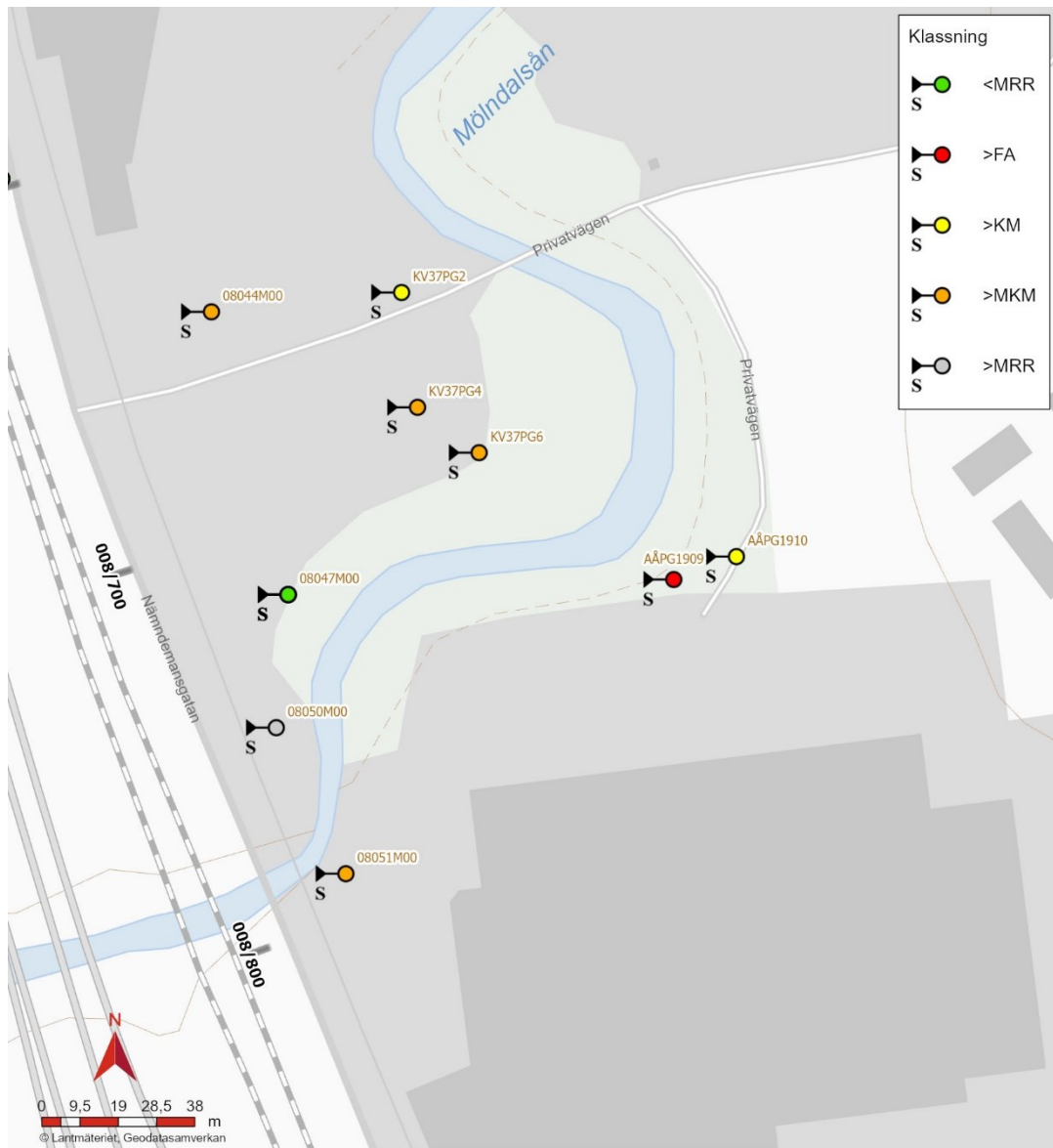


Figur 5 Figur från miljökonsekvensbeskrivning visande biotopförbättringar för laxfisk enligt Mark- och miljödomstolens dom 2019-04-26 i mål nr. M 4861–16.

2.5 Förorenade områden

Föroreningsundersökningar har utförts på sediment i befintlig åfåra och på omgivande vegetationsytor. Söder om Mölnålsån har fyllnadsmassor påträffats på djup ner till fyra meter under markytan. Fyllnadsmassorna har utgjorts av grusig sand med inslag av avfall så som slagg, tegel och trä. I fyllnadsmassorna har metaller uppmätts i halter över Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig mark (MKM) i två punkter, samt över Avfall Sveriges haltgräns för farligt avfall (FA) i en provpunkt, vilket innebär att det kan finnas risk för negativa effekter på lokal markmiljö och för

spridning av föroreningar till Mölndalsån. Kompletterande markmiljöundersökningar är nödvändiga i kommande skeden för att utreda ej undersökta ytor samt för att avgränsa påträffade föroreningar.

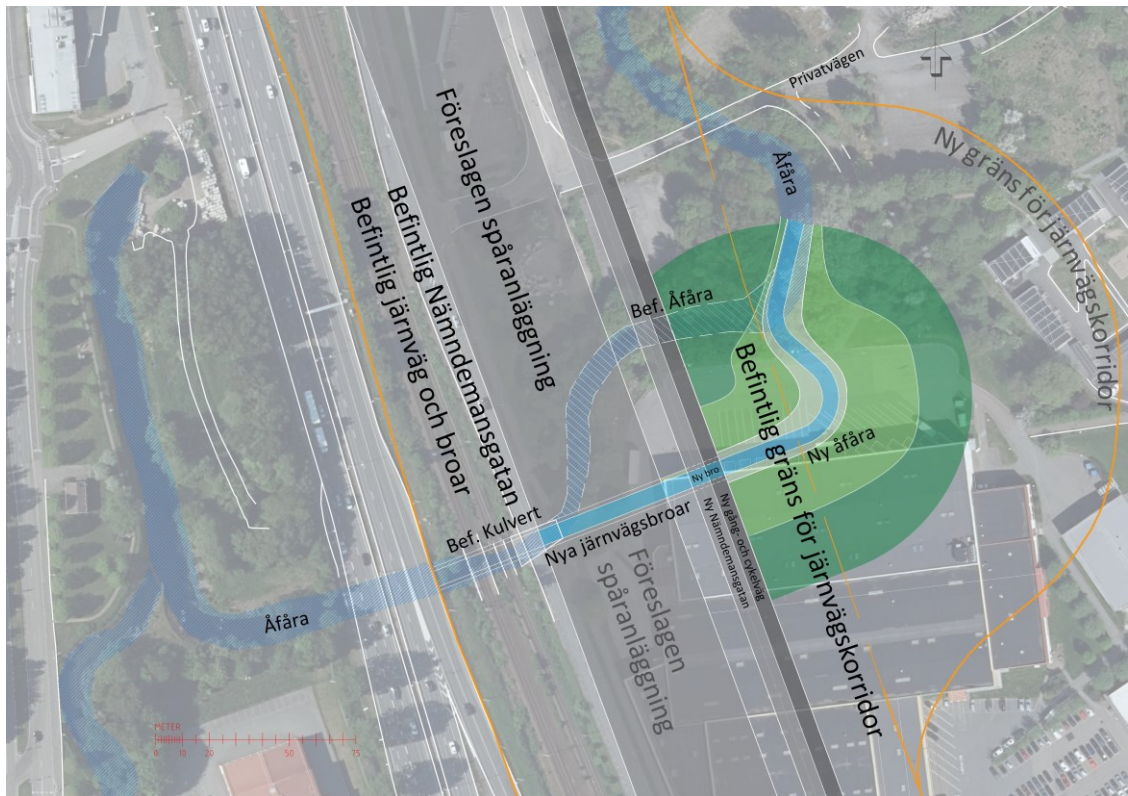


Figur 6 Utförda föroreningsundersökningar i anslutning till Mölndalsån. Gröna provpunkter utgör halter under Naturvårdsverkets riktvärden för mindre än ringa risk (MRR). Grå punkter utgör halter över MRR men under Naturvårdsverkets riktvärden för känslig mark (KM). Gula punkter utgör halter över KM men under Naturvårdsverkets riktvärden för mindre känslig mark (MKM). Orangea punkter är över MKM, men under haltgränsen för farligt avfall (FA). Röda punkter är över FA.

3 Beskrivning av föreslagen ny lösning

Vid fortsatt utredning av lokaliseringsalternativet identifierades en lösning som innebär att en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten kan undvikas. Denna lösning gör också att tekniska krav på broarna med avseende på höga flöden klaras utan att brostöd behöver ställas i ån och broarna blir kortare än med den i lokaliseringsutredningen redovisade tidigare tänkta lösningen.

Den nya föreslagna lösningen kan ses Figur 7. Förslaget utgörs av en skiss med syfte att visa principerna för en möjlig lösning. Projektering av lösningen kommer att genomföras inom arbetet med järnvägsplanen. Den exakta lösningen kan därmed komma att skilja sig från redovisningen i figur 7 men kommer att kräva att järnvägskorridoren utökas något. Ny gräns för järnvägskorridor redovisas i figur 7. Byggandet av järnvägen kommer därmed kunna ske utan att orsaka en otillåten försämring och utan att möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm äventyras.



Figur 7. Föreslagen ny lösning – principiell skiss över möjlig ny lösning för ny järnvägs passage av Mölndalsån vid Forsåker.

De befintliga järnvägsbroarna, med vardera ett spår, över Mölndalsån rivs. Även kulvert för Mölndalsån under befintlig Nämndemansgata samt gång och cykelväg rivs. Nya järnvägsbroar, för åtta spår, anläggs öster om befintliga järnvägsspår. Ny bro för Nämndemansgatan, samt gång- och cykelväg anläggs över Mölndalsån öster om de nya järnvägsbroarna. Nämndemansgatan och gång- och cykelvägen är en del av det kommunala vägnätet.

Föreslagen ny lösning innebär omgrävning av Mölndalsåns fåra så att Mölndalsån passerar vinkelrätt under ny järnväg. Ny åfåra föreslås anläggas, se Figur 7, och leds söderut och västerut för att sedan ansluta till befintlig fåra vid passagen för Nämndemansgatans nuvarande läge. Omgrävningen bedöms bli cirka 160 meter lång. Järnvägsbroarna kommer att täcka cirka 55 meter av ån, i stället för de 75 meter som skulle täckas av järnvägsbroar enligt den tidigare lösningen. Utöver järnvägsbroarna kommer ytterligare cirka 15 meter av åfåran täckas av bro för Nämndemansgatans nya läge och gång- och cykelväg.

Den nya föreslagna lösningen innebär markanspråk utanför redovisad järnvägskorridor i lokaliseringsutredningen. Östra gränsen för järnvägskorridoren behöver därför utökas enligt Figur 7 för att rymma den föreslagna nya lösningen.

Den nya omgrävda fåran föreslås utformas med svämplan längs hela sträckan samt flacka slänter med lutningen 1:4. Svämplanen breddas i fårans innerkurvor. Sträckan under broar är inte utredd men föreslås utformas med brantare slänter och smalare svämplan. Lutning och bottenbredd föreslås anpassas till befintlig fåra.

4 Effekter och konsekvenser av nytt förslag

4.1 Övergripande påverkan på vattenförekomsten

Påverkan på vattenförekomsten från ny järnväg och nytt läge för Nämndemansgatan utgörs främst av fysiska förändringar av vattenförekomstens närområde, svämplan och åfåra. Följande påverkan förväntas uppkomma:

- Ianspråktagande av vegetationsklätt närområde (inom 30 meter från fårans kant vid medelvattenflöde).
- Ianspråktagande av svämplan (ytor närmast fåran som översvämmas regelbundet).
- Ianspråktagande av befintlig åfåra.
- Vattenförekomsten får en ny sträckning med förändrade ytor för svämplan och närområde.

Området där vattenförekomsten passerar järnvägskorridoren består till stor del av infrastruktur och bebyggelse. Det finns begränsat med plats att anlägga ny järnväg på. Det är därför inte möjligt att anlägga nya broar utan att påverka vattenförekomsten. Vattenförekomsten är kort, cirka 2 km, vilket får till följd att även små fysiska förändringar innebär relativt stor påverkan på kvalitetsfaktorn Morfologiskt tillstånd.

Kvalitetsfaktorn morfologiskt tillstånd är i sämsta klassen och får inte försämrats ytterligare. Den kvalitetsfaktor som påverkas direkt av spåranläggningen är Morfologiskt tillstånd. De fysiska förändringarna kan också innebära indirekt påverkan på den biologiska kvalitetsfaktorn Fisk.

4.2 Fysisk förändring av vattenförekomsten

Befintlig fåra avskiljs från vattenförekomsten mellan den nya fårans anslutningspunkter, en sträcka på cirka 150 meter, varav cirka 40 meter idag är förlagd i kulvertar under Nämndemansgatan och gång- och cykelvägen, se Figur 7.

Nedre delen av befintlig åfåra på sträckan fylls igen på grund av att den ianspråktagas av ny järnväg och nytt läge för Nämndemansgatan samt behov av arbetsområde närmast anläggningen i byggskedet, se Figur 7. Det innebär ianspråktagande av vattenförekomstens närområde, svämplan

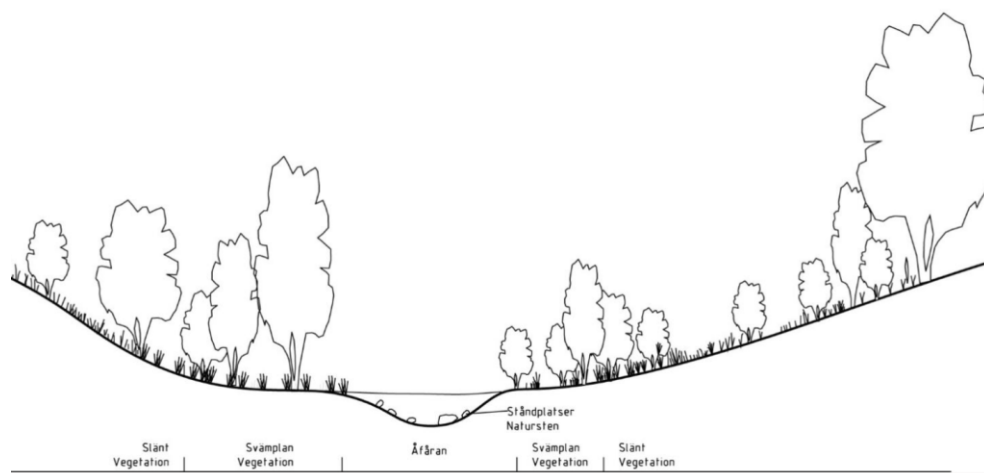
och åfåra på denna sträcka. Cirka 2300 kvadratmeter vegetationsklädd yta inom vattendragets närområde ianspråkats. Övrig yta inom vattendragets närområde utgörs av redan anlagda ytor. Ytan med svämplan som tas i anspråk i befintlig fåra är cirka 850 m².

Befintlig fåra på sträckan mellan övre anslutningspunkt för ny åfåra och Nämndemansgatans nya läge, se Figur 7, har i bedömningen av ny föreslagen lösnings påverkan på vattenförekomsten förutsatts utgöra vegetationsklädd yta.

Nedre delen av ny åfåra kommer påverkas av spåranslaggnings broar (55 meter) och bro för Nämndemansgatan (cirka 15 meter), se Figur 7. Större delen av detta område består i nuläget av anlagda ytor. På denna sträcka kommer inga miljöanpassningar i vattendragets närområde kunna utföras. Svämplanen under broarna kommer kunna fungera som passage för medelstora däggdjur. Viss miljöanpassning som gynnar fisk kan utföras i vattenmiljön även under broarna.

Den övre, öppna delen av ny åfåra kan miljöanpassas både på land och i vatten. Ytan som är tillgänglig för miljöanpassningar inom vattendragets närområde uppgår till cirka 4700 kvadratmeter.

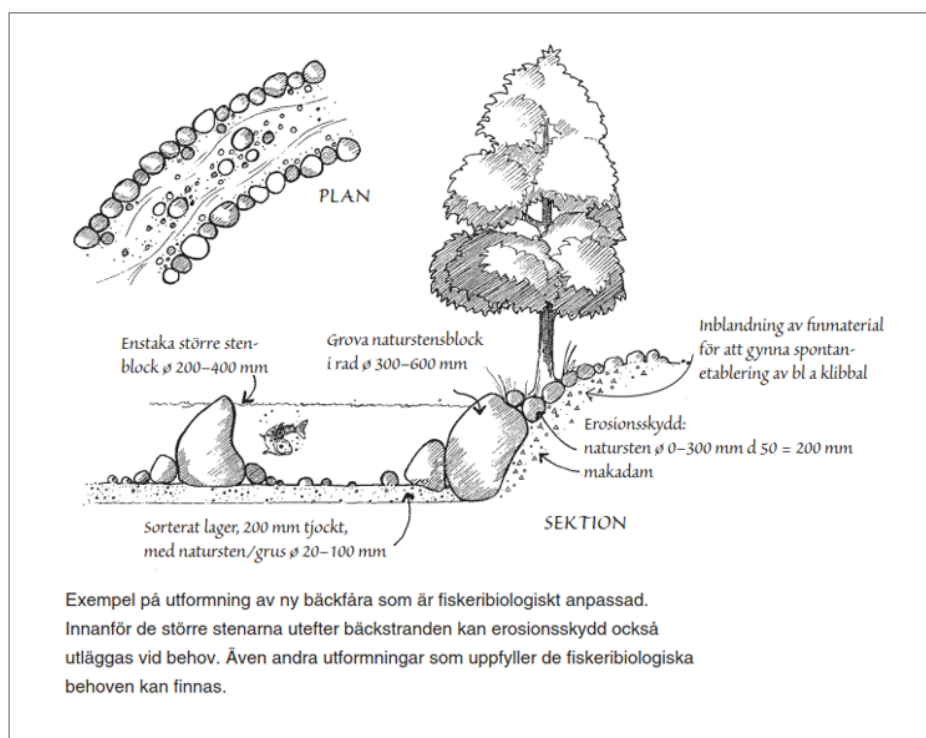
Föreslagna miljöanpassningar av omgrävd fåra är i linje med åtgärder som tas upp i VISS, bland annat biotopvård i vattendrag och anläggande av ekologiskt funktionella kantzoner. Åtgärden anläggande av ekologiskt funktionella kantzoner innebär att det inom vattenförekomstens närområde anläggs flerskiktad vegetation, fält- busk- och trädskikt, med naturligt förekommande arter. Se Figur 8 för principsektion över ny åfåra. Marken ska inte vara hårdgjord eller odlad och vatten ska kunna infiltrera i marken. Skuggande vegetation vid fårans kant är gynnsamt för vattenmiljön och positivt för kvalitetsfaktorn Fisk.



Figur 8 Principsektion över ny åfåra.

Ny fåra föreslås utformas med breda svämplan i innerkurvorna där det genom föreslagna miljöanpassningar kan etableras naturliga strukturer i form av vegetation och död ved. Död ved kan placeras i innerkurvor, där vattenhastigheten blir lägre, och fixeras för att inte föras bort vid höga flöden. Eventuella erosionsskydd kan utföras naturanpassade.

Strukturelement såsom sten och block föreslås placeras ut i åfåran för att gynna fisk. Utläggning av sten och block medför en viss dämningseffekt genom att åfårans tvärsnittsarea minskar. Vattenytan uppströms kan stiga något och skapa en ökad lutning på vattenytan på sträckan. Ojämnheterna i bottenstrukturen som skapas av block och sten medför ett turbulent flöde som gynnar strömlevande fiskarter som lax och öring. Det bedöms också finnas visst utrymme för att variera bottenlutningen på den omgrävda sträckan för att skapa delsträckor med olika vattenhastighet och karaktär, men detta behöver utredas vidare vid en eventuell detaljprojektering. Se Figur 9 för principbild på fiskeribiologisk anpassning av vattendragsfåra.



Figur 9 Exempel på fiskeribiologisk anpassning av vattendrag (Trafikverket, 2007).

Med ovanstående miljöanpassningar minskar andelen anlagda ytor inom vattendragets närområde från 86,6 procent till 84 procent jämfört med nuläget. Detta innebär en positiv förändring. Återetablering av träd tar dock tid och innebär inledningsvis en period av svagare ekologiska funktioner. Etableringstiden för vegetation kan minskas genom att välja

snabbväxande buskvegetation som etablerar sig under tiden planterade träd växer till sig. Arealen på svämplan i föreslagen ny lösning har anpassats för att motsvara den areal svämplan i befintlig fåra som skulle tas i anspråk. Därigenom påverkas inte andelen anlagda ytor på svämplanen negativt.

4.3 Utökning av järnvägskorridor

Föreslagen ny lösning innebär ett större markanspråk än tidigare lösning. Järnvägskorridoren behöver utökas enligt orange markering ”ny järnvägskorridor” i Figur 7. Den yta som tas i anspråk för att utgöra naturmark kring ån får ej bebyggas utan behöver bibehållas som naturmark för att inte äventyra miljö kvalitetsnormen. Det kan också tillkomma lastrestriktioner vid släntröner. Markanspråket motiveras av att en otillåten försämring av miljö kvalitetsnormen undviks om ån grävs om enligt förslaget.

De fastigheter som berörs är Mölndal Forsåker 1:227 och Mölndal Forsåker 1:101.

4.4 Förorenade områden

Vid schaktarbeten för att anlägga ny åfåra kommer förorenade massor som kan medföra risk för människors hälsa och miljön schaktas bort och köras till mottagningsanläggning. Förorenade sediment i befintlig åfåra kan komma att behöva saneras för att föroreningar inte ska byggas in vid anläggande av ny järnväg. Eftersom förorenad mark och sediment avlägsnas i byggskedet förväntas föroreningsspridning av särskilt förorenande ämnen och PRIO-ämnen till Mölndalsån bli mindre efter järnvägsutbyggnaden. Sammantaget bedöms risken för påverkan på kemisk status i Mölndalsån vara låg.

4.5 Detaljplaner

Gällande detaljplaner för berört område medger inte anläggande av ny järnväg. Nya detaljplaner som möjliggör detta kommer tas fram av Mölndals stad i samverkan med Trafikverket.

4.6 Vattendomar

Den föreslagna lösningen strider inte mot de biotopförbättrande åtgärder som ska utföras enligt dom i Forsåker målet, Målnr. M4861-16.

4.7 Byggskedet

I byggskedet finns en generell risk för att vattendraget påverkas negativt av framför allt grumling och förorening av vattenmiljön.

Schaktarbeten för ny åfåra kan till största delen utföras i torrhet. Viss grumling kan inte undvikas vid anslutning av ny fåra till befintlig. För att minimera grumlingen kan nedströmsänden anslutas först så den nya fåran är vattenfylld när uppströmsänden ansluts. Arbeten som kan orsaka grumling i vattenmiljön kan undvikas under känsliga perioder, till exempel föryngringsperioder för vattenlevande organismer och även utföras under perioder med lågt vattenflöde.

Påträffade föroreningar kan saneras. Sanering av sediment i befintlig åfåra kan utföras i torrhet efter att Mölndalsån letts över till ny åfåra. Byggdagvatten och länshållningsvatten kan kontrolleras med avseende på partiklar och föroreningar och renas vid behov. Risken för spridning av föroreningar i byggskedet bedöms därför vara låg.

Vattennära vegetation planteras längs den nya åfåran under byggskedet. Av naturliga skäl innebär det en etableringstid innan träd och buskar tillhandahåller ekologiska funktioner för vattendraget i samma grad som befintlig vegetation längs befintlig åfåra. Buskliknande träd, till exempel sälg eller al, kan etablera sig på mindre än 10 år. För fullvuxna, höga träd av samma arter kan en etableringstid uppåt 15–20 år förväntas. Snabbväxande buskar och träd kan samplanteras med långsamväxande träd för att påskynda etableringen. Genom skötsel och succesiv gallring bland de snabbväxande arterna kan fördelningen mellan arterna anpassas för att uppnå önskad vegetationstyp.

Sammanfattningsvis bedöms det finnas en risk för att kvalitetsfaktorn *Morfologiskt tillstånd* tillfälligt påverkas negativt i byggskedet i samband med etableringsfasen för planterad vegetation i närområdet och på svämplanen. Påverkan bedöms dock vara övergående. Detta kan även innebära en indirekt, övergående påverkan på kvalitetsfaktorn *Fisk*.

5 Sammanvägd bedömning

Föreslagen ny lösning minskar andelen anlagd mark inom vattenförekomstens närområde från 86,6 procent till 84 procent, och har därmed en positiv påverkan på den morfologiska parametern *Vattendragets närområde*. Förändringen är dock inom klassen Dålig status och påverkar inte statusklassningen för parametern. Gränsen mellan dålig och otillfredsställande status går vid 75 procent anlagda ytor inom vattendragets närområde.

Den morfologiska parametern *Svämplanets strukturer och funktion i vattendrag* statusklassas genom att beräkna den andel av svämplanen som består av anlagda ytor. I nuläget är andelen anlagda ytor inom svämplanen 77,2 procent. Vid anläggande av järnvägen enligt tidigare lösning skulle arealen anlagda ytor inom svämplanen öka jämfört med nuläget, eftersom en ökad del av vattendraget skulle täckas av broar. Arealen miljöanpassade svämplan i föreslagen ny åfåra har utökats för att kompensera för den areal av svämplan som kommer att täckas av broar i föreslagen ny lösning. Andelen anlagda ytor inom svämplanen ökar därmed inte jämfört med nuläget och kommer även fortsatt att vara 77,2 procent. Sammantaget bedöms att den föreslagna lösningen inte medför någon otillåten försämring av den morfologiska parametern *Svämplanets strukturer och funktion i vattendrag*.

I tidigare lösning skulle cirka 75 meter av befintlig åfåra påverkas av broar för ny järnväg, vilket skulle innebära en påtaglig förlust av uppväxtområde för lax och öring och indirekt riskera en otillåten försämring av den biologiska kvalitetsfaktorn Fisk. I föreslagen ny lösning ianspråkats hela uppväxtområdet och ersätts med ny åfåra, varav cirka 55 meter av den nya åfåra kommer att täckas av broar för ny järnväg.

Till skillnad från tidigare lösning beaktar den nya föreslagna lösningen även effekterna av ny bro för Nämndemansgatan och gång- och cykelväg i nytt läge. För att kunna jämföra tidigare lösning med föreslagen ny lösning antas att ny bro för Nämndemansgatan skulle ha anlagts i samma läge som i föreslagen ny lösning även i tidigare lösning. Med detta antagande skulle knappt 90 meter av befintlig åfåra påverkas av broar i tidigare lösning medan knappt 70 meter av den nya åfåran skulle täckas av broar vid ny föreslagen lösning.

Vid beaktande av både nya broar för järnvägen och ny bro för Nämndemansgatan skulle knappt 40 meter av berört uppväxtområde för laxfisk kvarstå i tidigare lösning. I föreslagen ny lösning skulle cirka 80

meter ny åfåra anläggas med miljöanpassningar för att fungera som uppväxtområde för laxfisk.

Den miljöanpassade sträckan ny åfåra i föreslagen ny lösning (80 meter) skulle bli något kortare än den befintliga fåra som tas i anspråk (100 meter), vilket skulle innebära en viss förlust av uppväxtområde för lax och öring. Kvaliteten på uppväxtområdet i den befintliga åfåran har dock bedömts vara dålig på grund av avsaknad av bottenstrukturer. Ny åfåra med bottenstrukturer och naturmaterial i fåran skulle medföra att sträckans kvalitet som uppväxtområde för lax och öring kan förbättras.

Även de delar av ny fåra som täcks av broar i föreslagen ny lösning kan anläggas med bottenstrukturer och naturmaterial. Detta skulle innebära en förbättring jämfört med den cirka 40 meter långa sträcka där den befintliga åfåran passerar Nämndemansgatan och gång- och cykelväg i kulvert utan naturlig botten och kanter. Den förbättrade kvaliteten på uppväxtområdet i ny åfåra bedöms uppväga den minskade ytan. Sammantaget bedöms att den föreslagna omgrävningen med planerade miljöanpassningar inte innebär någon negativ påverkan på kvalitetsfaktorn Fisk.

Förändringarna kan ses sammanställda i Tabell 3. Eventuella öppningar mellan broarna har inte beaktats.

Tabell 3. Sammanställning av andel hårdgjord yta inom svämplan och närområde, sträcka som täcks av järnvägsbroar samt sträcka som täcks av kulvert eller bro för Nämndemansgatan i nuläget, i tidigare lösning och i ny föreslagen lösning.

	Nuläge	Tidigare lösning	Ny föreslagen lösning
Andel hårdgjord yta inom svämplan	77,2 %	78,2%	77,2 %
Andel hårdgjord yta inom närområde	86,6%	87%	84%
Sträcka av ån som täcks av nya järnvägsbroar	0 meter*	Cirka 75 meter	Cirka 55 meter
Sträcka av ån som är kulverterad under, eller täcks av bro för, Nämndemansgatan med gång- och cykelväg	40 meter ligger i kulvert	Cirka 15 meter täcks av bro	Cirka 15 meter täcks av bro
Sträcka öppen fåra	Cirka 100 meter	Cirka 40 meter	Cirka 80 meter

* Befintliga järnvägsbroar berörs inte av omgrävningen, men planeras att rivas när ny järnväg tagits i bruk.

En bedömning ska även göras av om verksamheten, det vill säga anläggande av ny järnväg, kan äventyra möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm. Enligt Havs- och vattenmyndigheten handlar det om att bedöma om verksamheten eller åtgärden innebär ett allvarligt hot mot möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm.

Vattenförekomsten har mindre strängt krav för ekologisk status – måttlig ekologisk status. Vattenförekomstens nuvarande status är Måttlig ekologisk status. Beslutad miljö kvalitetsnorm kan alltså anses vara

uppnådd. Sammantaget bedöms att anläggande av ny järnväg enligt föreslagen ny lösning med omgrävning av Mölndalsån inte innebär att möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm äventyras.

Påverkan under byggskedet kan innebära en risk för tillfällig negativ påverkan på kvalitetsfaktorn *Morfologiskt tillstånd* och kvalitetsfaktorn *Fisk*, på grund av etableringstid för vegetation längs ny åfåra. Påverkan bedöms vara övergående.

Den samlade bedömningen är att den fysiska påverkan från ny järnväg i föreslagen ny lösning inte bedöms orsaka en otillåten försämring av vattenförekomstens ekologiska status. Vattenförekomstens kemiska status bedöms inte påverkas. Inte heller bedöms möjligheten att uppnå beslutad miljö kvalitetsnorm äventyras.

6 Referenser

- Dom meddelad i mål nr M 4861-16, M 4861-16 (Mark- och miljödomstolen Vänersborgs tingsrätt den 26 04 2019).
- Husqvarna ekologi. (2015). *Mölnalsån 2015 - Bedömning av rådande reproduktionspotential för lax och öring, konsekvensbedömning av planerade åtgärder samt förslag på fiskevårdande åtgärder.*
- Medins Havs och Vattenkonsulter AB. (2021). *Undersökning av bottenfauna vid Forsåker 2021.* Mölnlycke.
- Mölnadala fastighets AB. (2024). *Om Forsåker.* Hämtat från Forsåker: https://forsaker.se/uploads/2023/11/Forsaker_detaljplan1A.pdf
- Mölnadals stad. (den 11 01 2024). *Mölnadals stad/Nyheter.* Hämtat från Mölnadals stad: <https://www.molndal.se/startside/arkiv/nyheter/nyheter/2023-11-29-startskott-for-att-omvandla-forsaker-till-en-modern-stadsdel.html>
- Trafikverket. (2007). *MKB till arbetsplan, Väg 164 delen Valex-Rämne i Strömstad kommun.* Trafikverket.
- Trafikverket. (2022-02-22). *Miljökonsekvensbeskrivning granskningshandling, Göteborg-Borås, en del av nya stambanor. Ärendenummer TRV 2019/1823.*
- Trafikverket. (2022-02-28). *Lokaliseringsutredning granskningshandling, Göteborg-Borås, en del av nya stambanor. Ärendenummer TRV 2021/128691.*
- VISS. (2024). *Mölnalsån - Stensjön till sammanflödet med Kållerödsbäcken.* Hämtat från VattenInformationsSystem Sverige: <https://viss.lansstyrelsen.se/Waters.aspx?waterMSCD=WA62547352>

Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se



Datum: 2024-11-06

Trafikverket

Ärendenummer: SLK-2024-00793

trafikverket@trafikverket.se

Diarienummer: TRV 2022/13298

Göteborgs Stads yttrande över remiss av kompletterande handlingar inför tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av ny järnväg sträckningen Göteborg-Borås

Göteborgs Stad har mottagit förfrågningar från Trafikverket om att inkomma med synpunkter på Trafikverkets remiss av kompletterande handlingar inför tillåtlighetsprövning enligt 17 kap. miljöbalken av ny järnväg.

Göteborgs Stad tillstyrker att regeringen tillåter planerad utbyggnad och delar Trafikverkets bedömning av rangordning av korridorer.

Trafikverkets rangordning 1 av korridor Mölnlycke med Mölndal station (M1) och station i tunnel under flygplatsen (L1) – korridor Bollebygd Syd – korridor Osdal/Borås C med station B11A ligger i linje med den prioritering Göteborgs Stad framfört i tidigare samrådsvar. Alternativet möjliggör stationsläge Mölndal som Göteborgs Stad ställt sig bakom i tidigare samråd utifrån att en sträckning via Mölndal är viktig utifrån att den fångar upp resenärer till/från Mölndal och sydvästra delarna av Göteborg, samt att det skapar bättre förutsättningar för resenärer från Halland att nå Landvetter flygplats via tåg. Göteborgs Stad ser också att de två tillkommande spåren mellan Almedal-Mölndal skapar bättre robusthet för järnvägssystemet söderut i pendlingsstråket till Kungsbacka.

Alternativet innefattar också stationsläge L1 under Landvetter flygplats, samt ett centralt attraktivt stationsläge i Borås för den regionala tågtrafiken. Göteborgs Stad vill i sammanhanget påpeka vikten av att stationen under Landvetter flygplats, enligt överenskommelse och avtal mellan parterna, nu byggs som fyrspårsstation. Detta är en nyckel för att skapa långsiktiga förutsättningar för att effektivt kunna nyttja järnvägens kapacitet, i en möjlig framtida utbyggnad mot Jönköping – Stockholm. Staden välkomnar också att det i ändamålen för järnvägsutbyggnaden framgår att järnvägen ska kunna vara en del av en framtida sträckning österut mot Jönköping och Stockholm.

Göteborgs Stad noterar också att korridoralternativ Mölnlycke underlättar byggnation av bibanan till Mölnlycke som ingår i överenskommelse och avtal för ny järnväg Göteborg – Borås. Göteborgs Stad ser att bibanan skapar en effektivare pendling från/till Mölnlycke med tåg, vilket i sin tur bidrar till att minska trängseln på Rv 40 in mot Göteborg.

Ny järnväg Göteborg–Borås kommer att passera Mölndalsån vid Forsåker i Mölndals stad. Den lösning för passagen som redovisades i lokaliseringsutredningen bedömdes innebära en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten. Trafikverket har i de kompletterande remisshandlingarna föreslagit en ny lösning som inte bedöms innebära en otillåten försämring av ekologisk status för vattenförekomsten. Den nya lösningen i Forsåker påverkar inte vad Göteborgs Stad framfört tidigare, varför staden avseende miljö kvalitetsnormer för vatten hänvisar till vårt tidigare yttrande. Detta gäller även synpunkterna avseende översvämningsrisker samt vikten av att skyddsåtgärder tillämpas för att skydda vattentäkt Rådasjön.

Göteborgs Stad har tidigare i samråd 1-3, samt samrådet under år 2022 om gransknings- och beredningsremiss, framfört synpunkter avseende stadsutveckling/intrångsfrågor vid Ica Maxi och miljökonsekvensbeskrivningen kopplat till naturmiljö, klimat, indirekta effekter, förorenad mark, vatten, luftkvalitet, ljudmiljö/buller samt miljö kvalitetsnormer för vatten och översvämningsrisker. De synpunkter som Göteborgs Stad tidigare lämnat bör fortsatt beaktas i projektering och byggnation av järnvägen.

Göteborgs kommunstyrelse