

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 kulturvärden.

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.

Ärendenummer
TRV 2021/71880

Dokumentdatum
2024-10-01

Konfidentialitetsnivå
1 Ej känslig
Beslutat av

Föreslagen lokalisering

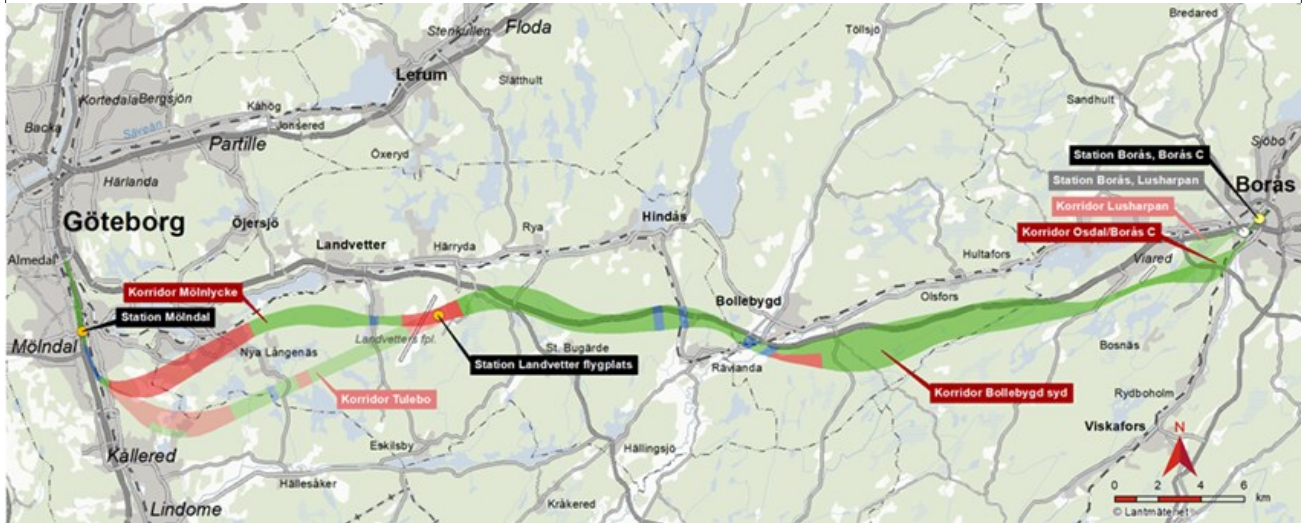
Bedömd huvudsaklig anläggningstyp för ny järnväg, rangordning 1
(Gränser mellan anläggningstyper är ungefärliga och kommer att detaljstuderas i utformning av planförslag)

- 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

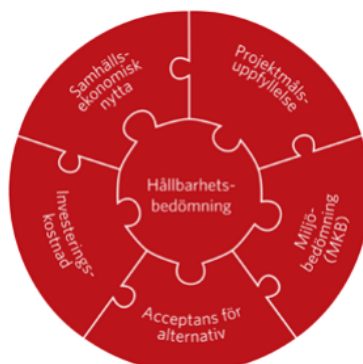
Metoden för utvärdering har inneburit att möjliga alternativ inom utredningsområdet identifierats, utvärderats och valts bort stegvis tills en rangordning av kvarvarande lokaliseringalternativ återstår. Alternativen har utvärderats utifrån sex bedömningsgrunder: Hållbarhetsbedömning, Miljöbedömning,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

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.

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