

5 Alternativ

I detta kapitel beskrivs de stations- och korridoralternativ som har valts ut och studerats i det inledande skedet av lokaliseringstuderingen. Vidare redovisas övriga identifierade alternativ som av olika anledningar har valts bort tidigt i utredningen. Därefter redovisas bedömningar av de utvalda alternativen sociala, ekologiska och ekonomiska hållbarhet. Sist i kapitlet lämnas förslag till vilka av alternativen som ska studeras vidare i nästa skede av lokaliseringstuderingen.

De metoder som används för urval och bedömning av alternativ beskrivs i avsnitt 2.3 och 2.4.

5.1 Nollalternativ

Nollalternativet beskriver den fortsatta planerade utvecklingen inom utredningsområdet, utan att nya stambanor byggs. Nollalternativet används som ett jämförelsealternativ. Prognosåret, det vill säga det år för vilken jämförelsen görs, är satt till år 2040.

5.1.1 Transportsystem

Utöver befintligt väg- och järnvägssystem innefattar nollalternativet beslutade projekt enligt nationell plan för perioden 2018–2029. Den största planerade förändringen av järnvägssystemet är utbyggnaden av Västlänken, som kommer att färdigställas till år 2026. Västlänken är en järnvägstunnel för regional tågtrafik under centrala Göteborg med stationer vid Göteborgs central, Haga och Korsvägen. Västlänken ansluter till Västkustbanan och Kust till kustbanan i Almedal. Övriga större järnvägsprojekt inom planperioden är kapacitetshöjande åtgärder på Västra stambanan och Hamnbanan.

Större vägprojekt, som kommer att påverka vägtrafiken i Göteborgsområdet, är pågående utbyggnader av Marieholmsförbindelsen, en ny tunnel under Göta älv för att länka samman E6 med E45 och E20 via Partihandelsförbindelsen, samt Götaleden. Ett annat stort vägprojekt är överdäckning av E45 i centrala Göteborg.

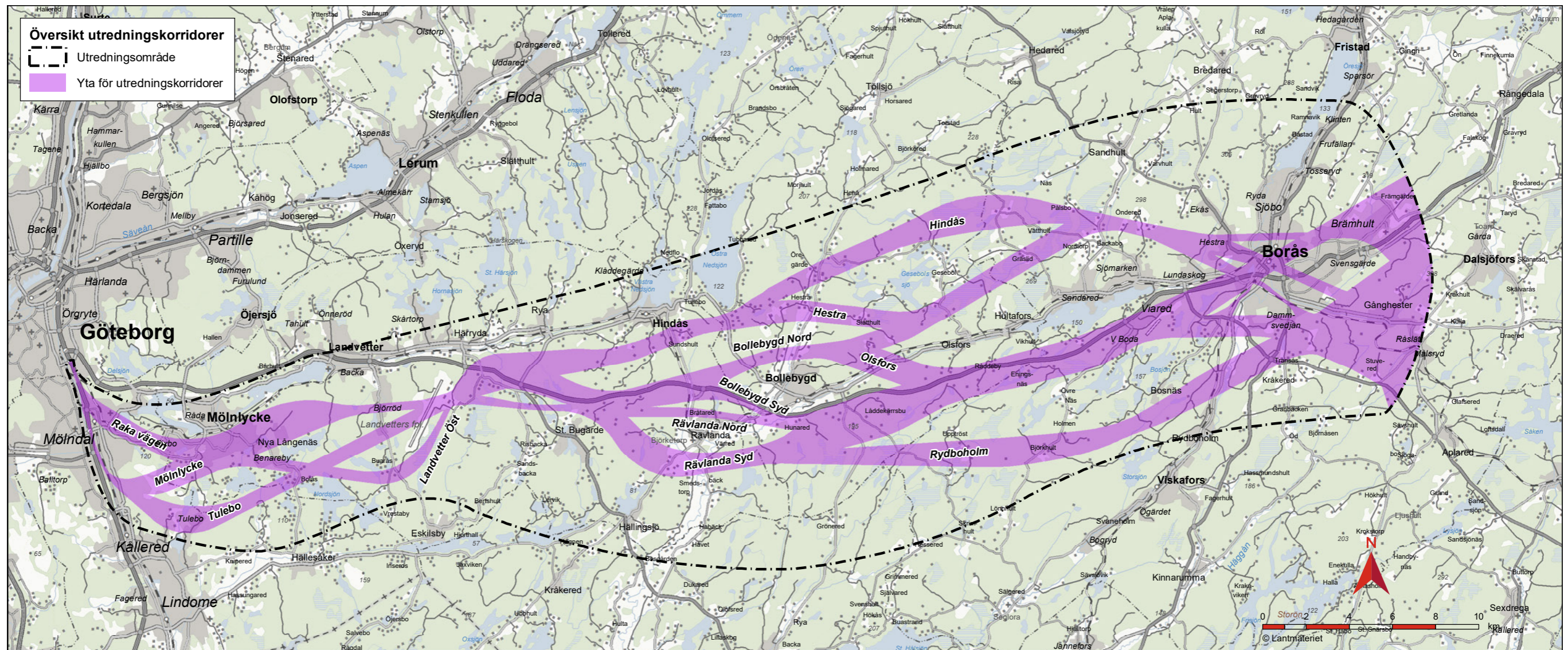
Swedavia planerar att bygga ut Landvetter flygplats med sikte på cirka 25 procent fler resenärer än idag.

I storstadsområdet Göteborg-Möndal-Partille planeras det för en kraftfull utbyggnad av kollektivtrafiken enligt Målbild Koll2035. Målbilden utgår från att storstadsområdet växer med 200 000 invånare och 100 000 arbetsplatser fram till år 2035, vilket bedöms medföra att kollektivresandet ökar med 60–75 procent jämfört med idag.

Utan förbättrad tågtrafik mellan Göteborg och Borås kommer huvuddelen av arbets- och studiependlingen i stråket även i fortsättningen att göras med bil och buss. Det medför att trafiken på väg 27/40 kommer att öka, vilket innebär ökad trängsel på det redan hårt belastade vägsystemet i och kring Göteborg.

5.1.2 Regional och kommunal utveckling

Nollalternativet innebär fortsatt utveckling inom utredningsområdet genom att planerade bostäder och verksamheter samt planerad infrastruktur byggs ut. Göteborgs- och Boråsregionen är mycket expansiv och stora förändringar förväntas under perioden fram till år 2040.



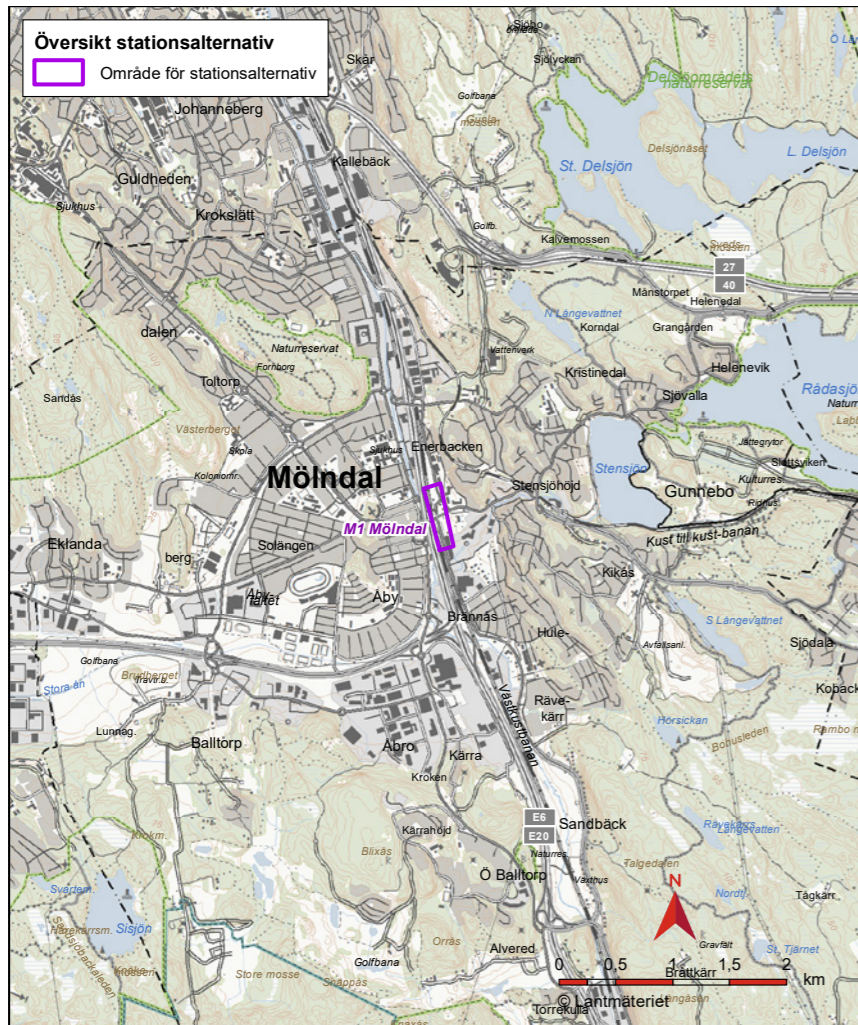
Figur 5.1 Aktuella utredningskorridorer.

5.2 Aktuella alternativ

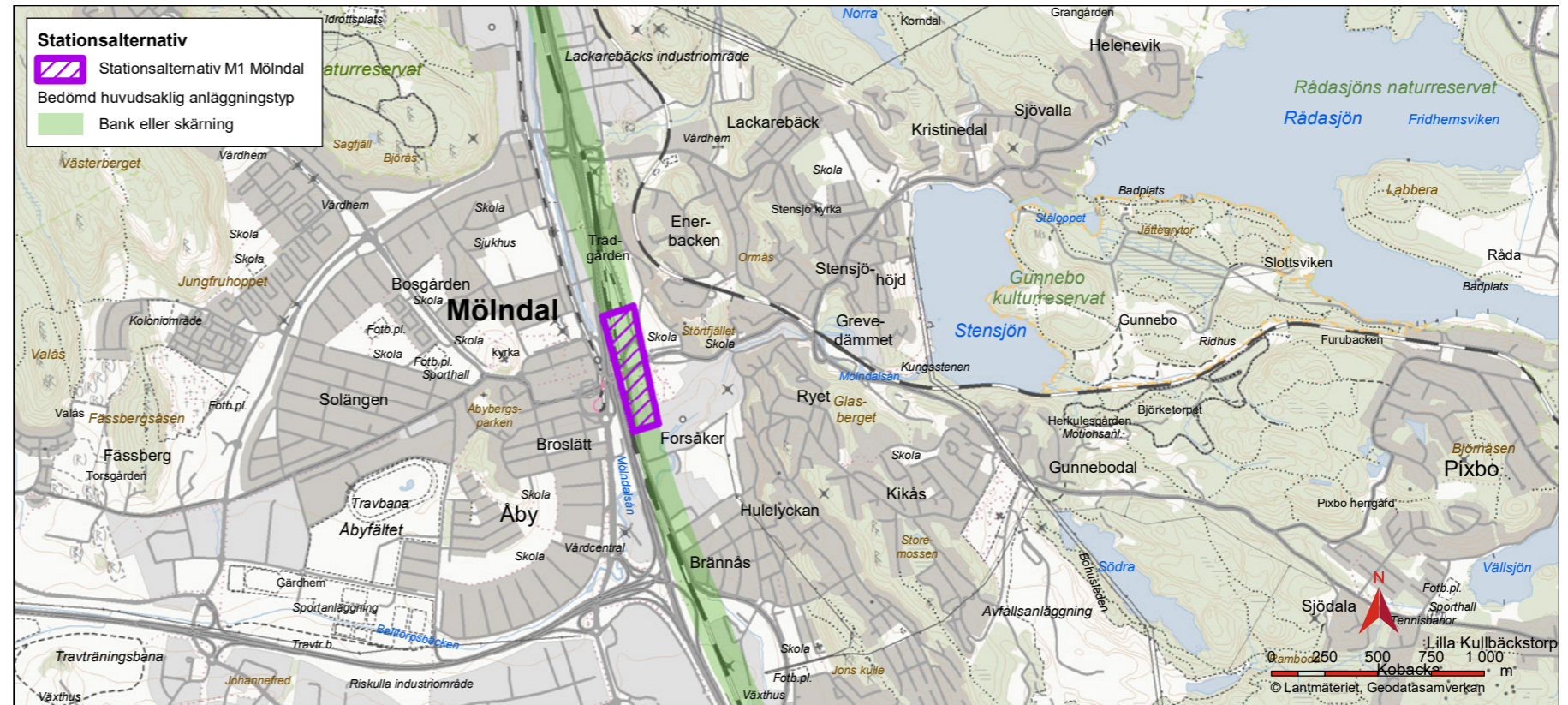
Nedan beskrivs de alternativ som efter ett första urval har studerats och utvärderats i det inledande skedet av lokaliseringsutredningen. Alternativ som valts bort i samband med det första urvalet redovisas i avsnitt 5.3.

5.2.1 Stationslägen i Mölndal

Inledningsvis har flera tänkbara stationslägen i Mölndal identifierats och utvärderats, se avsnitt 5.3.1. Efter ett första urval bedöms enbart alternativet att bygga ut nuvarande station vara relevant för fortsatt utredning. Även ett alternativ som inte möjliggör en station i Mölndal har utretts, se avsnitt 5.2.4 Raka vägen.



Figur 5.2 Kvarvarande stationsalternativ i Mölndal.



Figur 5.3 Stationsalternativ M1 Mölndal.

M1 Mölndal

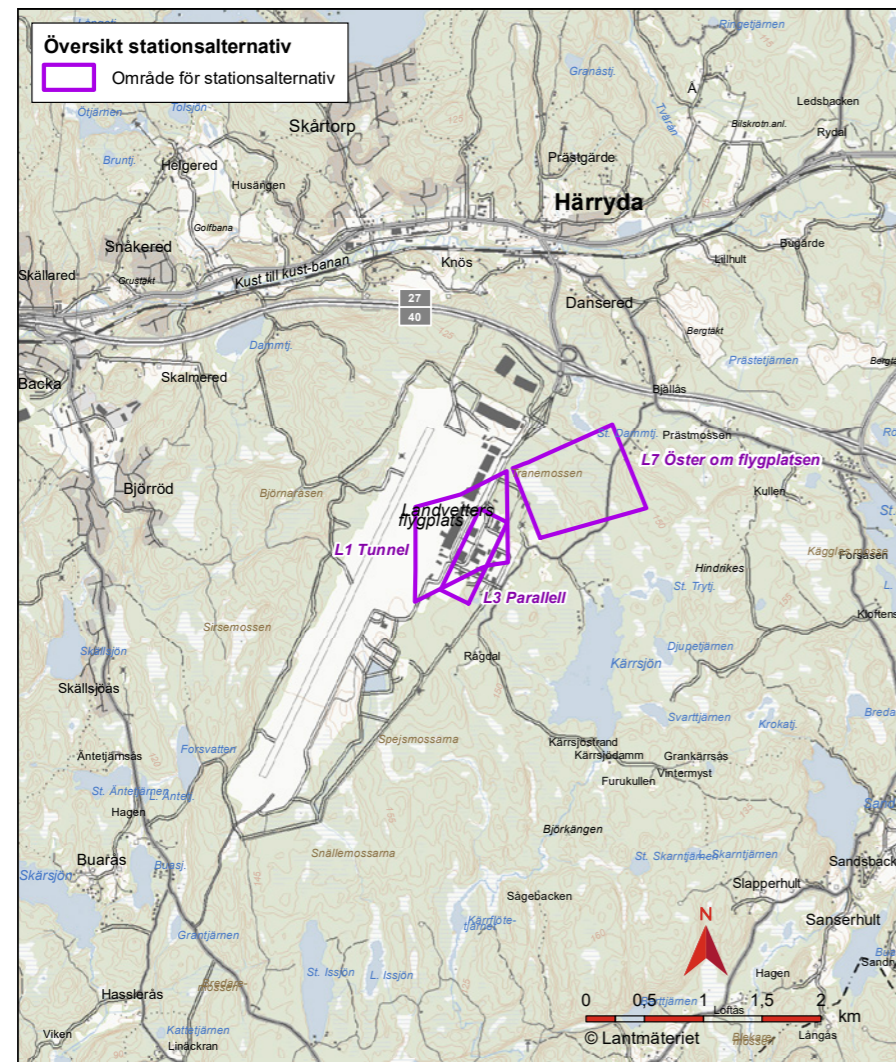
Nuvarande station (Mölndal nedre) byggs ut med fler spår för att klara planerad trafik på den nya stambanan och Västkustbanan. Stationen, som idag har tre spår och en plattform, behöver utökas till sex spår och tre plattformar. Detta innebär att järnvägsområdet breddas från nuvarande cirka 35 meter till cirka 70 meter. De nya spåren och plattformarna bedöms få plats under Mölndalbro med rulltrappor och hissar från bron.

Plattformarna ska kunna rymma 250 meter långa tåg. Nämndemansgatan som går parallellt med spåren kan få ett nytt läge under bron. Söder om stationen krävs utrymme för växelförbindelser mellan spåren samt en förbindelse till de planerade uppställningsspåren vid Sandbäck söder om Mölndal, vilket innebär att järnvägsområdet kommer att göra intrång i befintlig och planerad bebyggelse i Forsåker och Råvekärr. Söder om Råvekärr viker de nya spåren mot Borås av planskilt från Västkustbanan

Stationen ligger centralt i Mölndal och möjliggör byten till tåg på Västkustbanan och lokal kollektivtrafik.

5.2.2 Stationslägen vid Landvetter flygplats

Flera tänkbara stationslägen, både centrala och externa, har identifierats och utvärderats vid Landvetter flygplats, se avsnitt 5.3.1. Stationen kommer att ha fyra spår och en eller två plattformar. Plattformarna ska rymma 250 meter långa tåg. Efter ett första urval bedöms tre alternativ vara relevanta för fortsatt utredning.



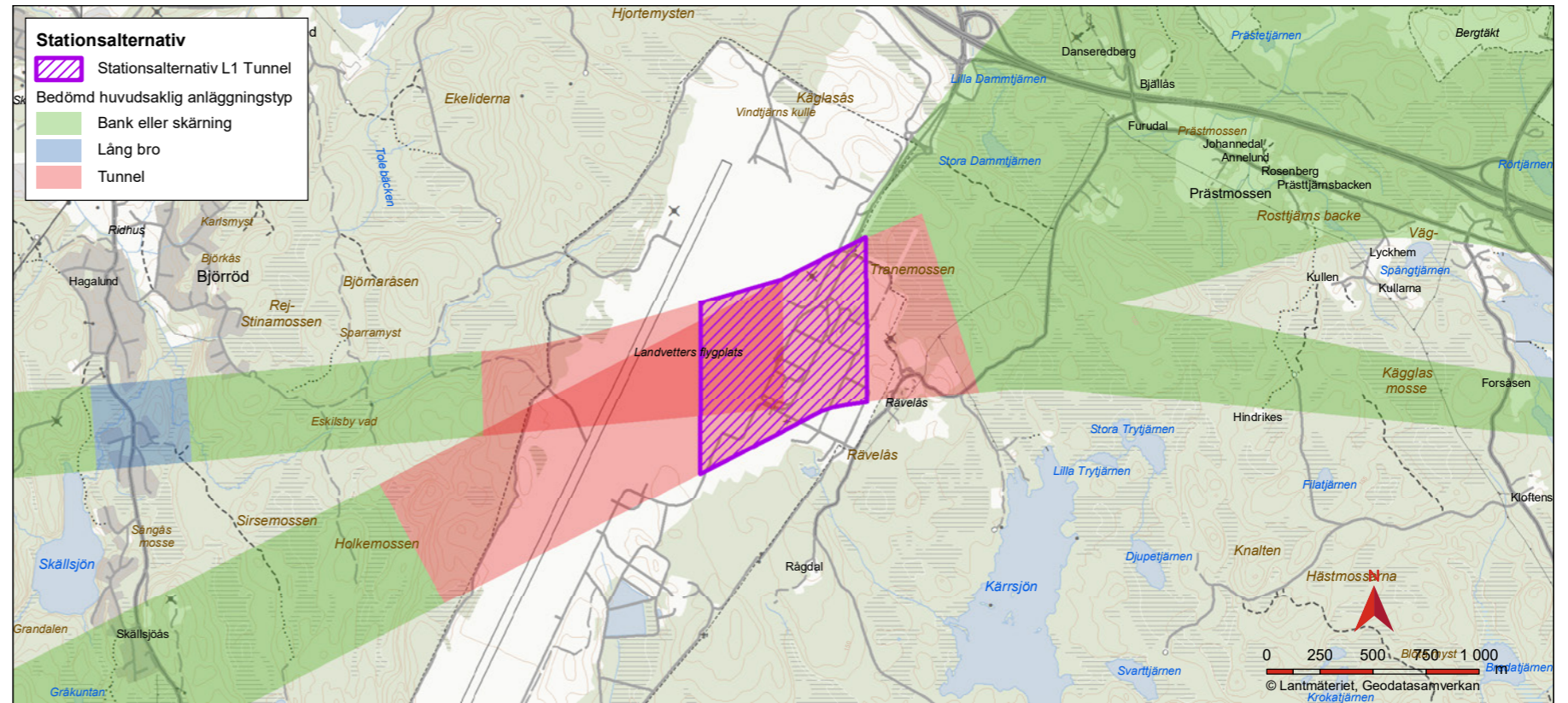
Figur 5.4 Aktuella stationsalternativ vid Landvetter flygplats.

L1 Station i tunnel under flygterminalen

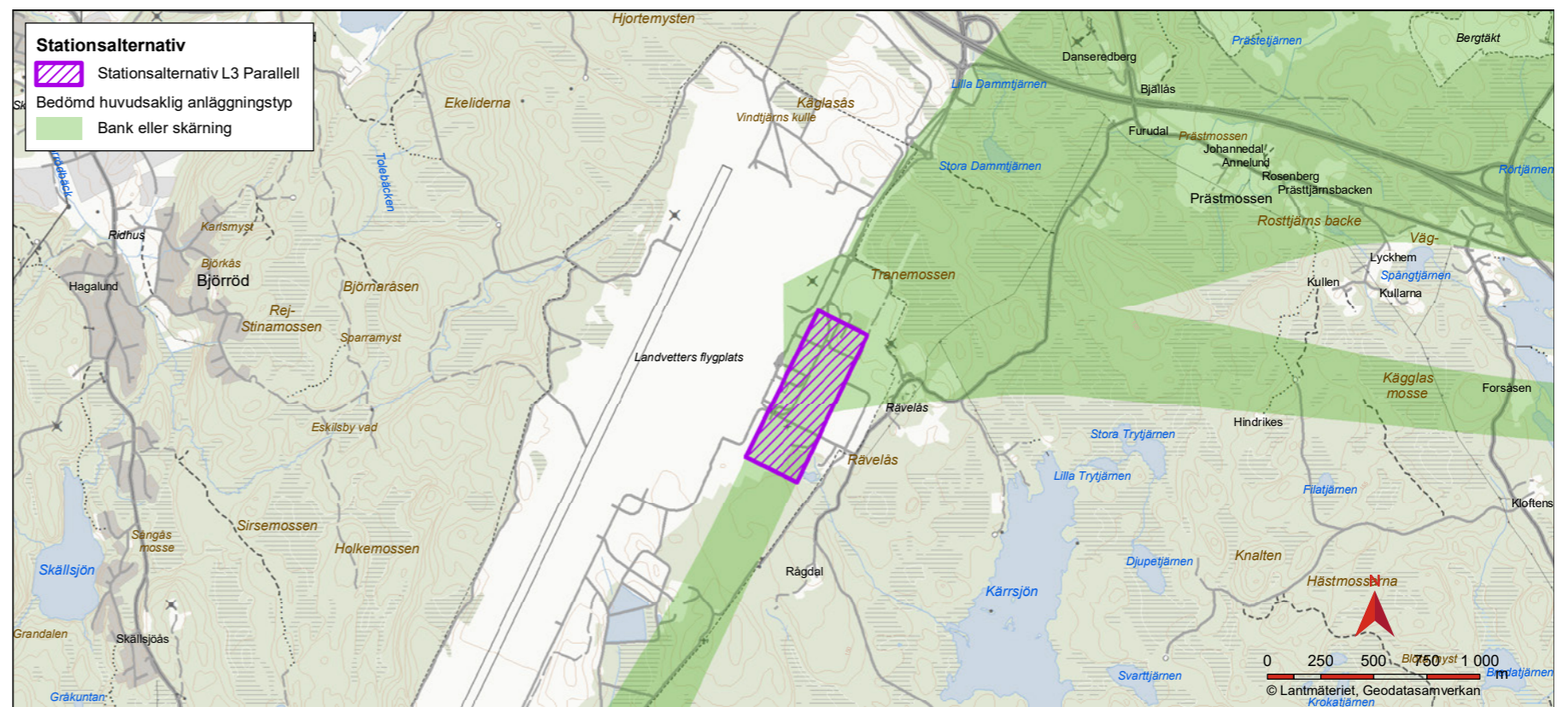
Stationen placeras i bergtunnel cirka 30 meter under flygterminalen, se Figur 5.5. Stationen kommer att ha rulltrappor och hissar direkt upp till flygterminalen från plattformarna. Bergtunneln under terminalen bedöms bli 2,5–3 kilometer lång.

L3 Parallell med flygplatsen

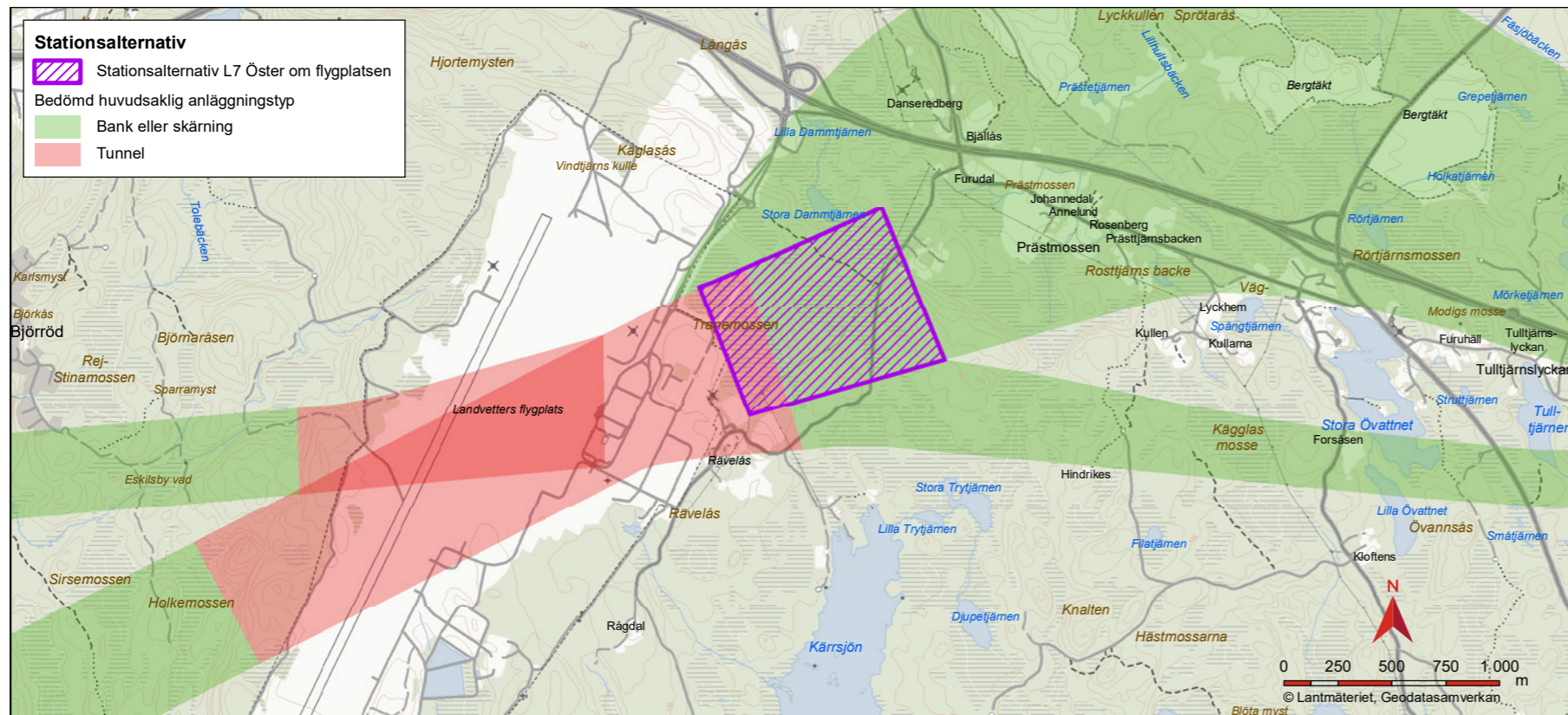
Den nya järnvägen byggs i nedsänkt läge parallellt med och öster om befintlig landningsbana och flygterminal, se Figur 5.6. Stationen placeras i nära anslutning till flygterminalen. Stationen kan delvis komma att överdäckas för att möjliggöra kommunikationer inom flygplatsområdet.



Figur 5.5 Stationsalternativ L1 i tunnel under flygterminalen.



Figur 5.6 Stationsalternativ L3 Parallell med flygplatsen.



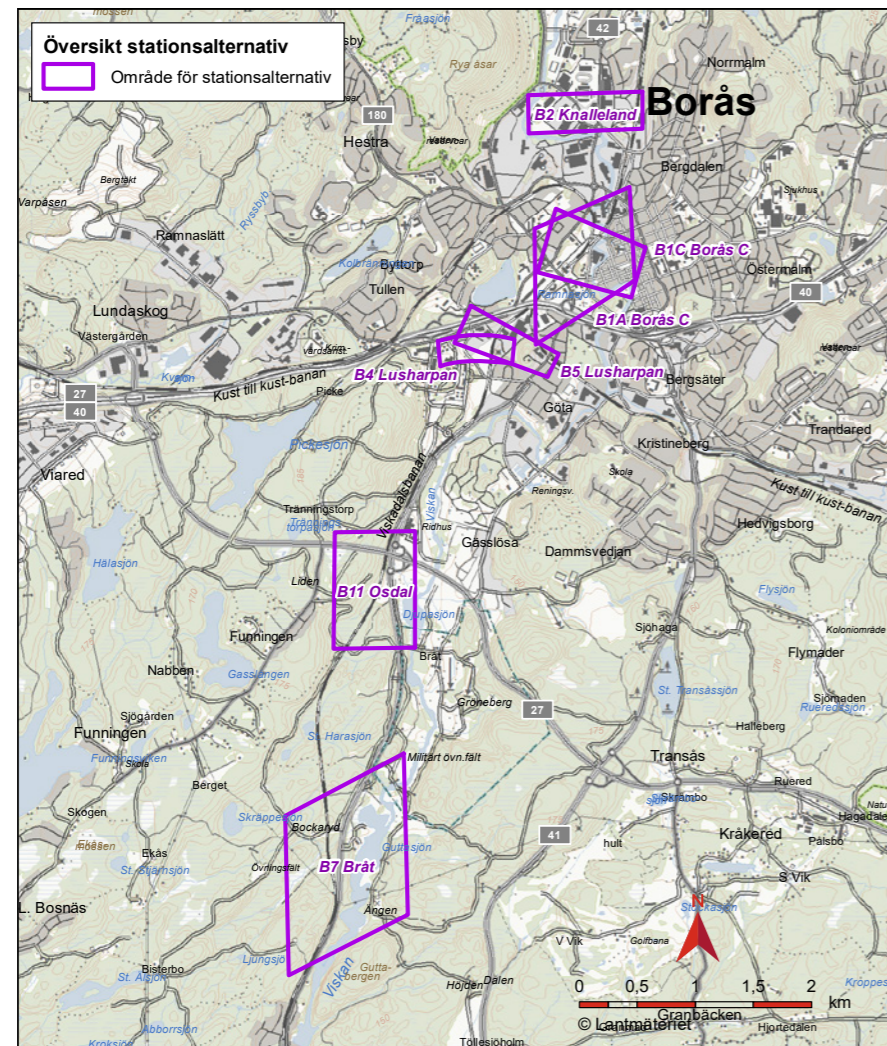
Figur 5.7 Stationsalternativ L7 Öster om flygplatsen.

L7 Öster om flygplatsen

Alternativet innebär att den nya järnvägen byggs i bergtunnel under befintlig landningsbana och att stationen av placeras utanför tunnelmynningen, cirka 1,2 kilometer öster om befintlig terminalbyggnad, se Figur 5.7. Huvuddelen av stationen med spår och växlar bedöms komma att ligga utanför bergtunneln. Om flygplatsen i framtiden byggs ut med en ny östlig landningsbana kan stationen eventuellt behöva överäckas. Någon form av kollektiva persontransporter behöver finnas mellan tågstationen och flygterminalen.

5.2.3 Stationslägen i Borås

Flera tänkbara stationslägen, både centrala och externa, har identifierats och utvärderats i Borås, se avsnitt 5.3.1. Stationen i Borås kommer att ha fyra eller sex spår beroende på om den placeras på bibana eller huvudbanan och två plattformar som ska rymma 400 meter långa tåg. Efter ett första urval bedömdes följande sex alternativ vara relevanta för fortsatt utredning.



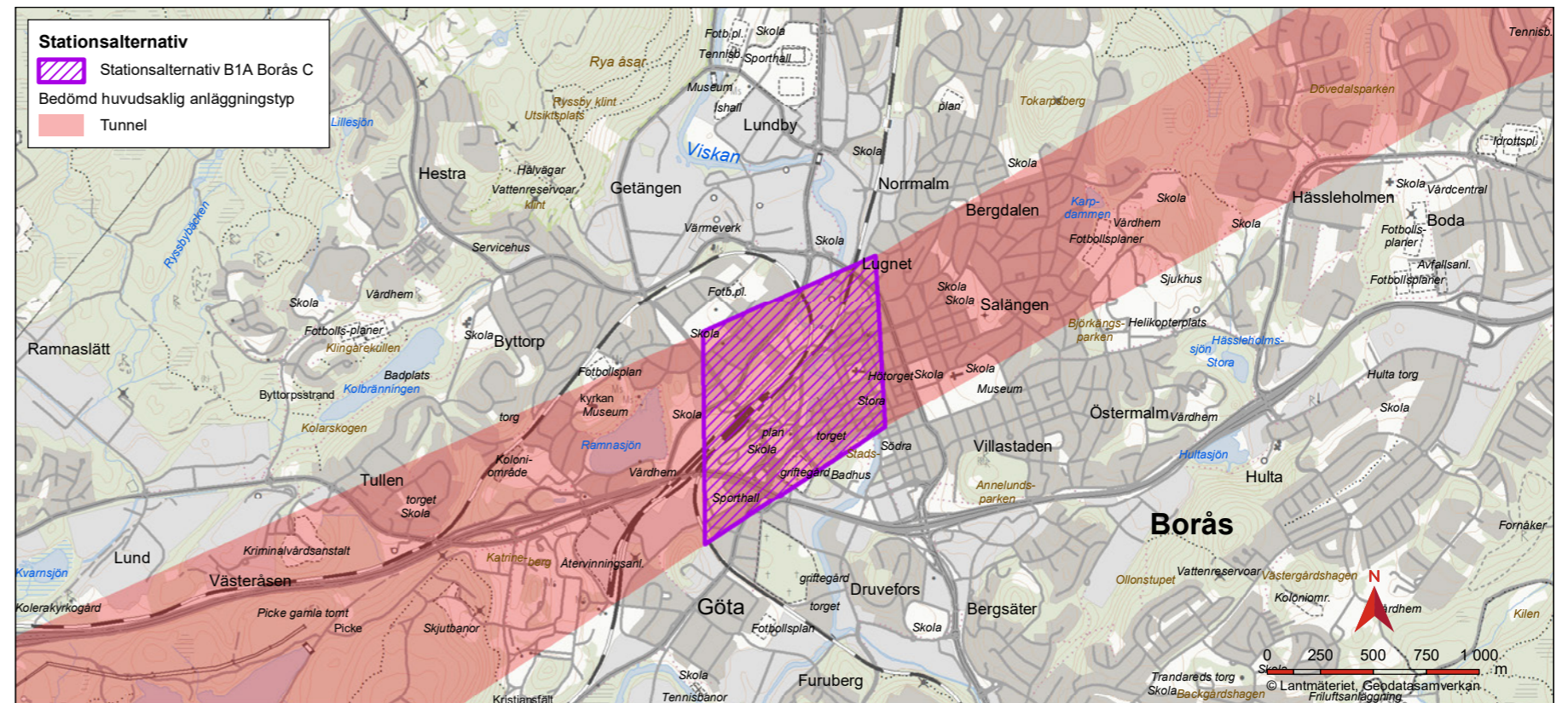
Figur 5.8 Aktuella stationsalternativ i Borås.

B1 Borås C, station i bergtunnel

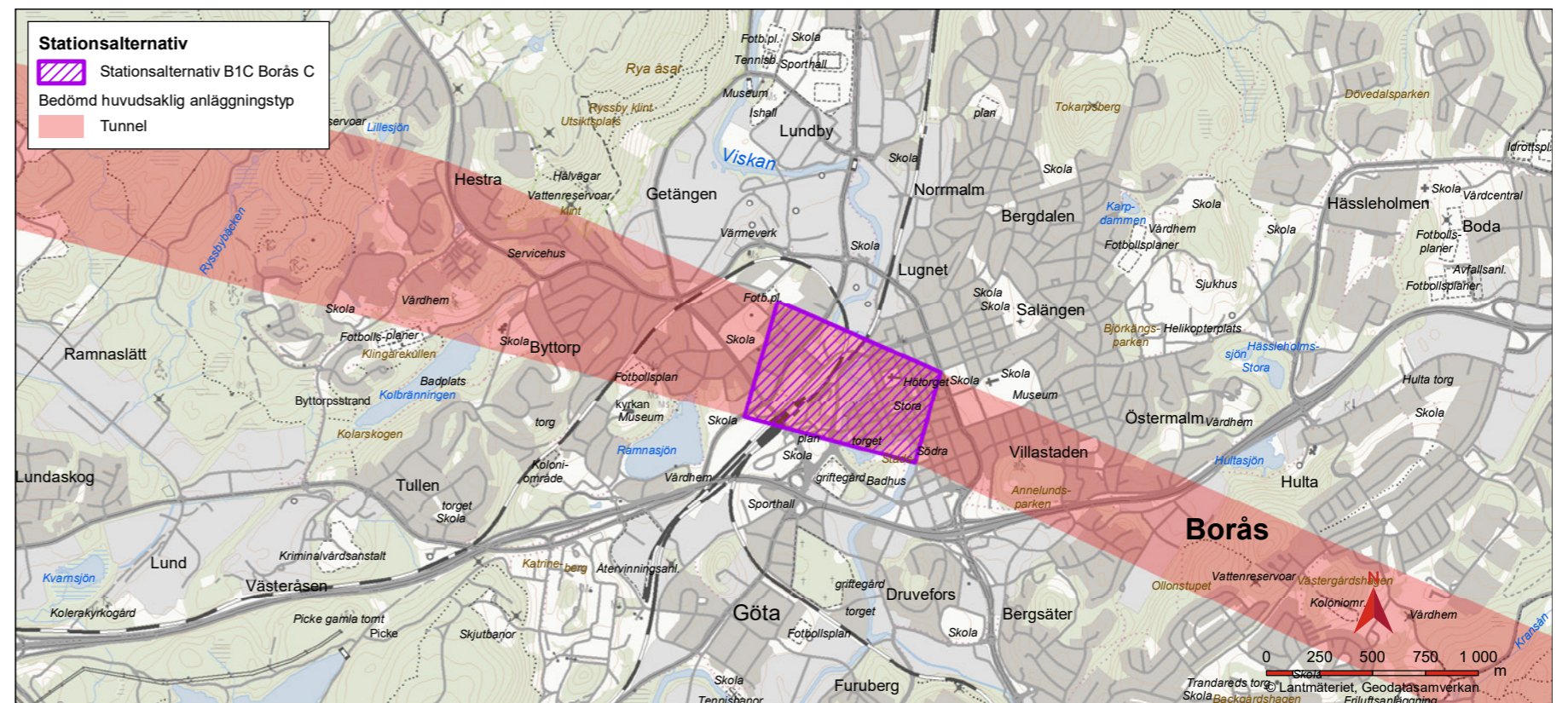
Stationen placeras i bergtunnel under Borås C, se Figur 5.9 och Figur 5.10. För att bergtäckningen ska bli tillräcklig behöver stationen ligga minst 60 meter under markytan. Plattformarna kommer sannolikt bara att kunna nås med hissar på grund av det stora djupet. Stationen kan ha olika riktning beroende på vilken korridor som den ansluts till.

Öster om stationen kommer nästa etapp av stambanan att fortsätta i tunnel, vilket innebär att tunneln under Borås bedöms bli 14–17 kilometer lång.

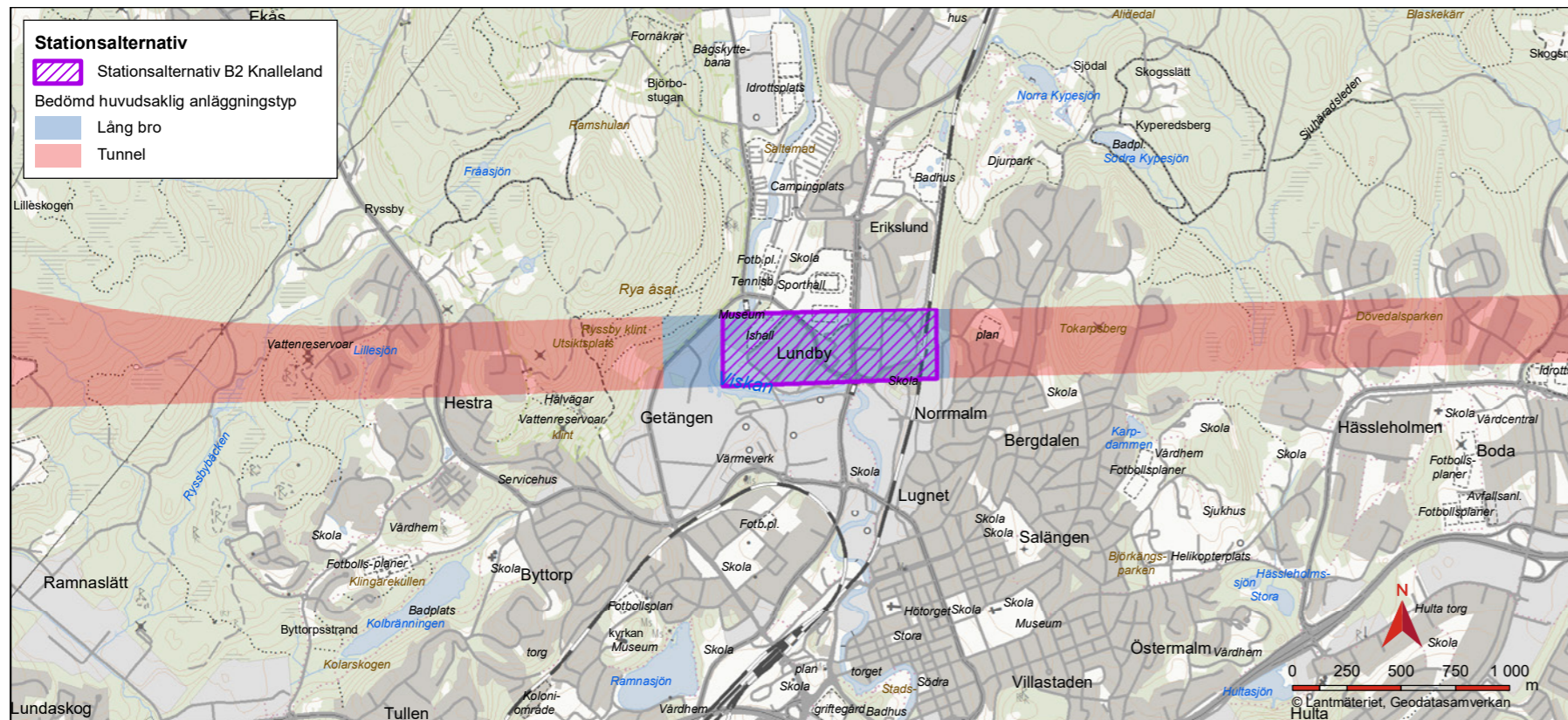
Stationen möjliggör byten till regionaltåg på övriga järnvägar samt till lokal och regional busstrafik.



Figur 5.9 Stationsalternativ B1 Borås C i bergtunnel - sydväst-nordöstlig riktning.



Figur 5.10 Stationsalternativ B1 Borås C i bergtunnel - nordväst-sydöstlig riktning.



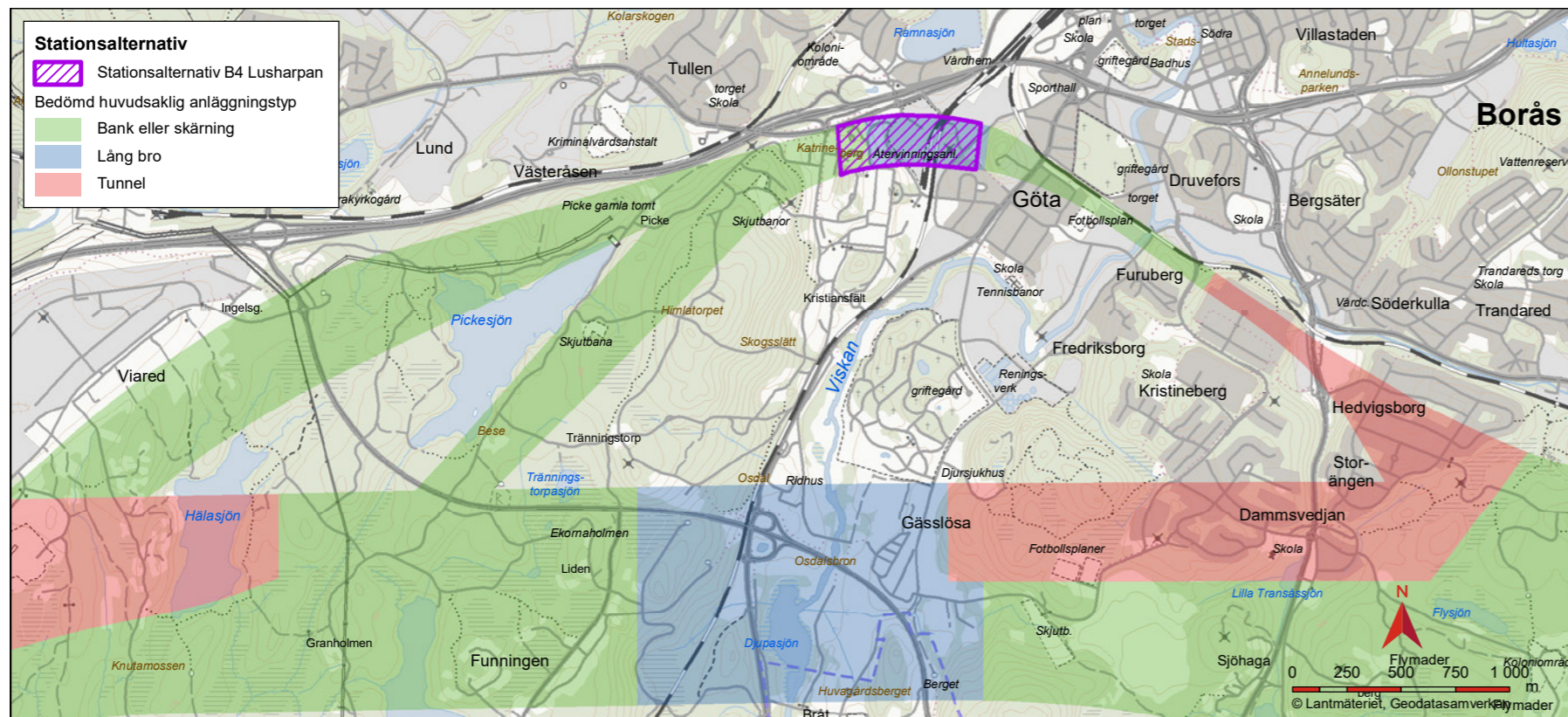
Figur 5.11 Stationsalternativ B2 Knalleland.

B2 Knalleland

Stationen placeras söder om Borås Arena inom Knallelandsområdet och i nära anslutning till Älvsborgsbanan, se Figur 5.11. Stationen kommer att bestå av tre dubbelspåriga broar med plattformar i mellan. Broarna, som kommer att sträcka sig över Viskan, väg 42 och Älvsborgsbanan, bedöms bli cirka 1,4 kilometer långa och 10–15 meter höga. Väster om stationen går järnvägen i bergtunnel under Rya Åsar.

Öster om stationen kommer nästa etapp av stambanan att fortsätta i skärning eller betongtunnel innan den övergår i en lång bergtunnel. Detta kommer att medföra intrång i befintlig bostadsbebyggelse i Norrmalm.

Stationen möjliggör byten till tåg på Älvsborgsbanan samt till lokal kollektivtrafik.



Figur 5.12 Stationsalternativ B4 Lusharpan, station på bibana.

B4 Lusharpan, station på bibana

Detta alternativ innebär att huvudbanan passerar söder om staden vid Osdal och att en station placeras vid Lusharpan på en så kallad bibana, se Figur 5.12. Bibanan ansluts till huvudbanan i planskilda kopplingspunkter väster och öster om staden. Väster om stationen går bibanan väster eller öster om Pickesjön och ansluter till huvudbanan öster om väg 27. Öster om stationen fortsätter nästa etapp av bibanan i Kust till kustbanans sträckning genom Göta, vilket kommer att medföra intrång i befintlig bostadsbebyggelse. Därefter fortsätter den i tunnel under bostadsområdena Kristineberg och Hedvigsborg och ansluter till huvudbanan två till tre kilometer öster om staden. Hela bibanan bedöms bli cirka 10 kilometer lång. Huvudbanan söder om staden, som inte behöver byggas ut förrän i nästa etapp av stambanan, kommer att gå på en lång bro över Viskans dalgång och därefter i tunnel eller i marknivå beroende på fortsatt sträckning.

Stationen vid Lusharpan kommer att ligga på en 500–600 meter lång bro över Viskadalsbanan.

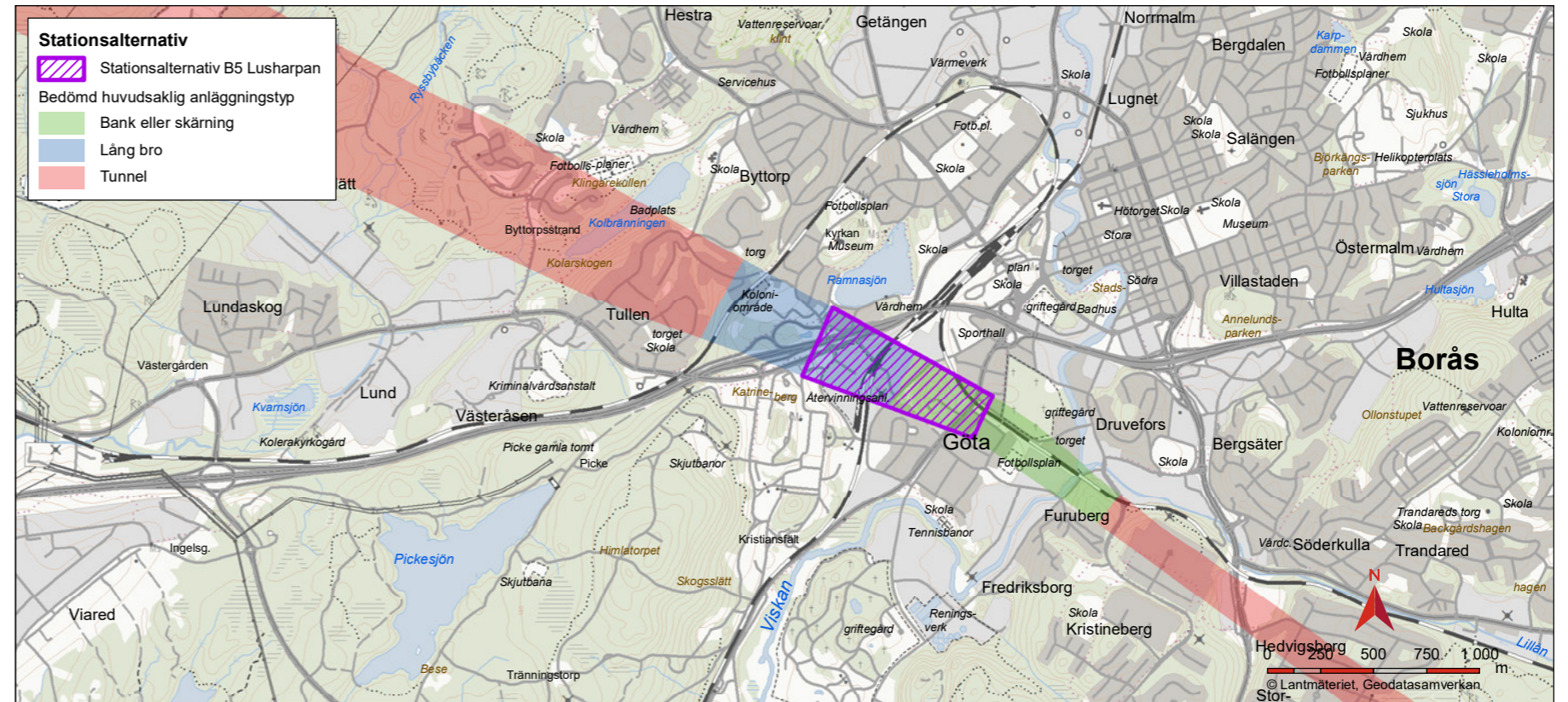
Stationen möjliggör byten till tåg på Viskadalsbanan samt till regional och lokal kollektivtrafik.

B5 Lusharpan

En station på huvudbanan vid Lusharpan förutsätter en omfattande omläggning av Kust till kustbanan eftersom den nya järnvägens höjdläge kommer i konflikt med Kust till kustbanan där de korsar varandra. Om Kust till kustbanan byggs om med jämn lutning från Viared och dras i tunnel under området Tullen kan den gå parallellt med den nya järnvägen över väg 27/40 till en gemensam station på bro över Lusharpan där även Viskadalsbanan passerar. Detta innebär att Kust till kustbanan inte längre kommer att gå i en hästsko runt Norrby in mot nuvarande Borås C. Stationen vid Lusharpan kommer att bestå av tre dubbelspåriga broar med plattformar emellan samt en enkelspårsbro för Kust till kustbanan. Broarna, som kommer att sträcka sig över väg 27/40 och Viskadalsbanan, bedöms bli cirka en kilometer långa och 15-20 meter höga. Väster om stationen går järnvägen i bergtunnel under området Tullen och Kolbränningen.

Öster om stationen kommer nästa etapp av stambanan att följa Kust till kustbanans nuvarande sträckning genom Göta, vilket medför stora intrång i befintlig bostadsbebyggelse. Därefter fortsätter järnvägen i två dubbelspåriga tunnlar under bostadsområdena Kristineberg och Hedvigsborg.

Då samtliga järnvägar kommer att ansluta till den nya stationen och alla tågbyten kommer att kunna göras här kan den ersätta nuvarande Borås C som centralstation. Delar av befintligt spårområde vid Borås C kan då frigöras och användas för andra ändamål. Även godstrafiken påverkas av denna förändring.

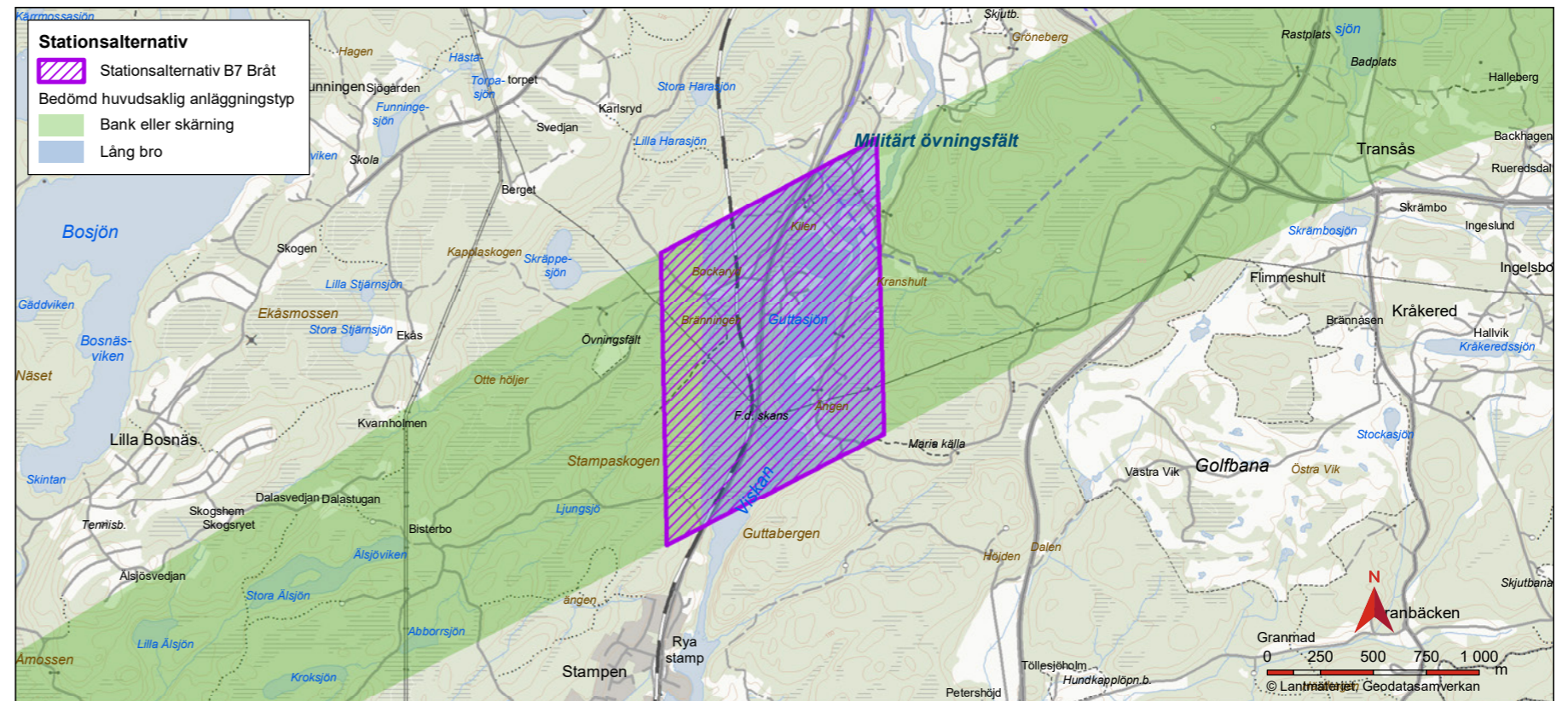


Figur 5.13 Stationsalternativ B5 Lusharpan.

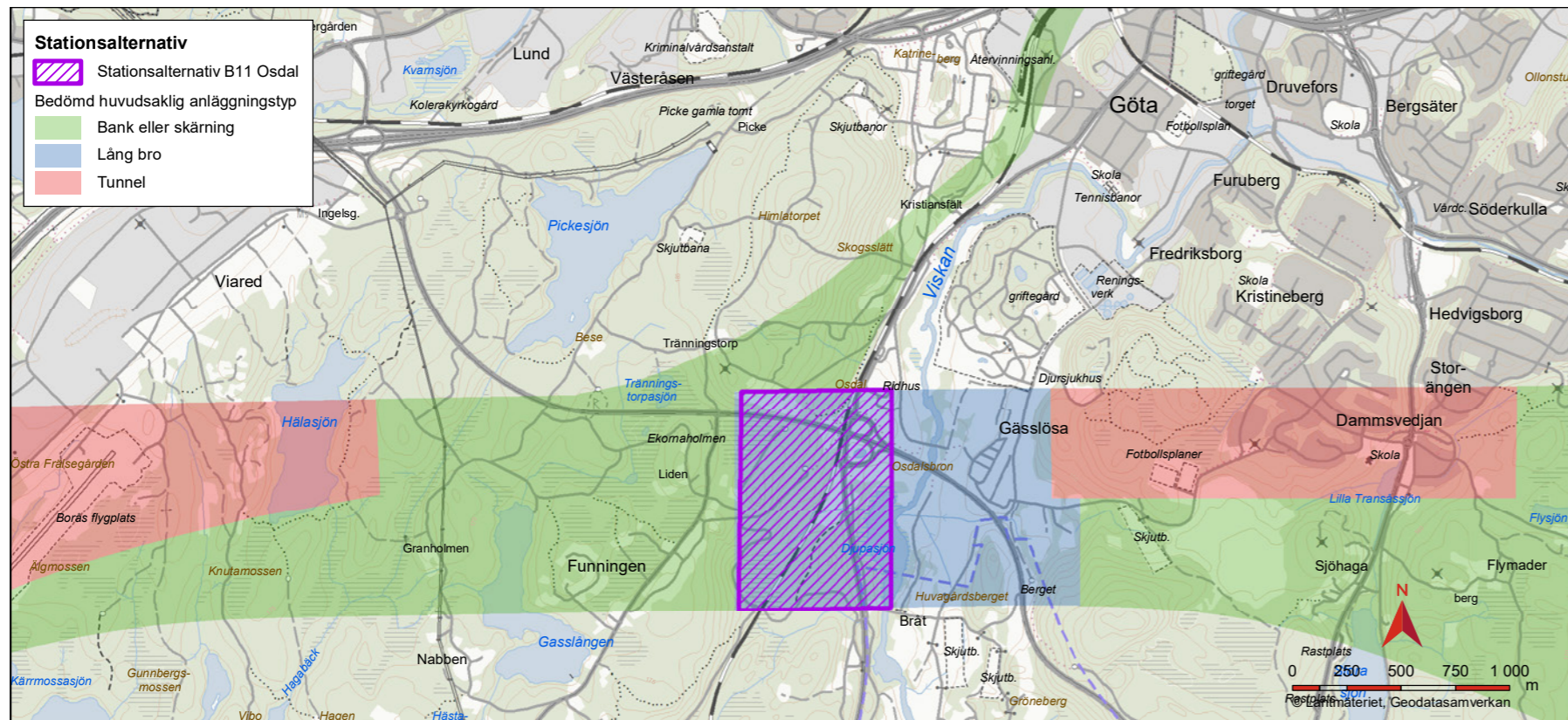
B7 Bråt

En station på huvudbanan lokaliseras till Bråt (Guttasjön) cirka sju kilometer söder om Borås centrum, se Figur 5.14. Stationen placeras i anslutning till Viskadalsbanan, där en ny station och ytterligare ett spår till Borås C kan byggas för att möjliggöra matartrafik till stationen.

Öster om stationen kommer nästa etapp av stambanan att fortsätta på en lång bro över Viskans dalgång och därefter i tunnel eller i marknivå beroende på fortsatt sträckning.



Figur 5.14 Stationsalternativ B7 Bråt.



Figur 5.15 Stationsalternativ B11 Osdal med säckstation vid Borås C.

B11 Osdal med säckstation vid Borås C

En station på huvudbanan lokaliseras till Osdal cirka fyra kilometer söder om Borås centrum, se Figur 5.15. Stationen kommer att ligga på bro över Viskadalsbanan. Väster om stationen ansluts ett nytt spår som följer Viskadalsbanan sträckning in till Borås C. Detta spår kommer att användas av regionaltåg med slutstation i Borås medan övriga tåg stannar vid stationen på huvudbanan.

Öster om stationen kommer nästa etapp av stambanan att fortsätta på en lång bro över Viskans dalgång och därefter i tunnel eller skärning beroende på sträckning inom korridoren.

Stationen möjliggör byten till tåg på Viskadalsbanan samt till lokal kollektivtrafik.

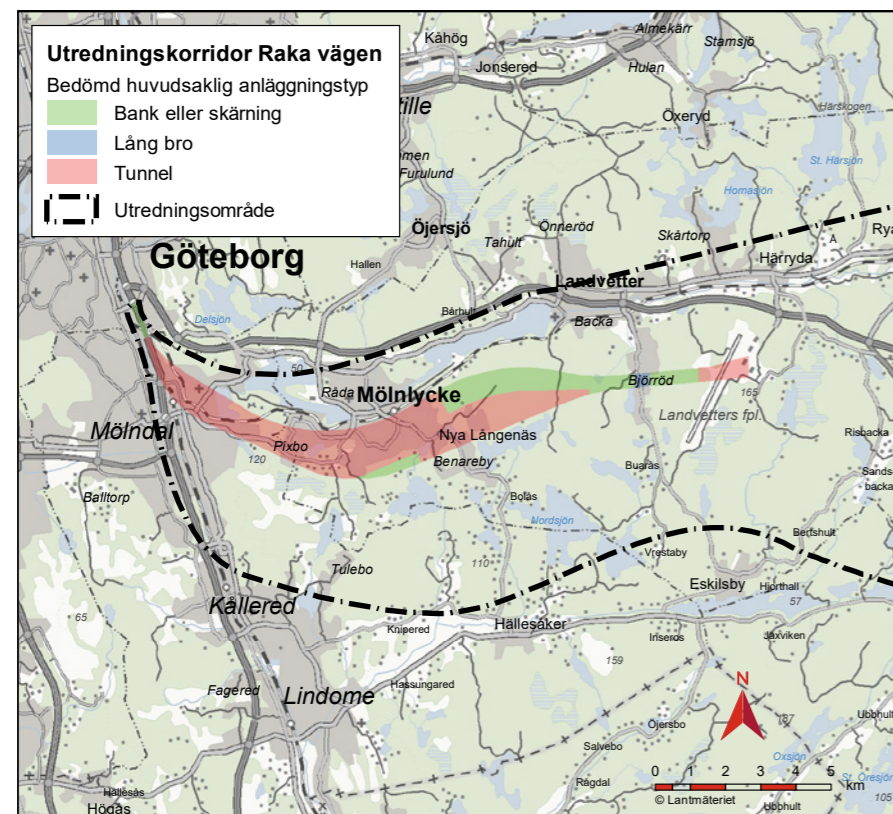
5.2.4 Korridorer Almedal - Landvetter flygplats

Alternativ Raka vägen

Korridor Raka vägen viker av från Västkustbanan redan vid Almedal och går direkt till Landvetter flygplats utan att passera Mölndal, se Figur 5.16. Den nya järnvägen bedöms komma att gå i en lång bergtunnel tills den har passerat Mölnlycke tätort. Öster om Mölnlycke kan järnvägen gå i marknivå innan den åter går ner i tunnel under flygplatsen. Korridoren kan anslutas till stationsalternativen L1 Station i tunnel under flygterminalen och L7 Öster om flygplatsen.

I Almedal ansluter den nya järnvägen planskilt till Västkustbanan och Västlänken, vilket kräver ett betydligt bredare spår område än idag. Befintlig bro för Kust till kustbanan över E6/E20 kommer att behöva flyttas och intrånget på angränsande fastigheter blir betydande. De nya spåren kommer att korsa Västkustbanan och E6/E20 på bro eller i betongtunnel innan de går in i bergtunnel under Stensjön och Mölnlycke tätort. Med hänsyn till topografi och bebyggelse bedöms tunneln bli 10–14 kilometer lång. Med en nordlig sträckning i korridoren bedöms tunneln sluta strax öster om Mölnlycke tätort medan en sydlig sträckning innebär att tunneln behöver fortsätta under Yxsjöns naturreservat.

Öster om Mölnlycke fortsätter korridoren i kuperad terräng fram till Landvetter flygplats, vilket kommer att innebära en eller flera korta bergtunnlar samt en bro över dalgången vid Björrod. Landvetter flygplats korsas i en 2,5–3 kilometer lång bergtunnel med en station i tunneln alternativt öster om tunnelmynningen. Korridoren är betydligt kortare än de alternativ som går via Mölndal.



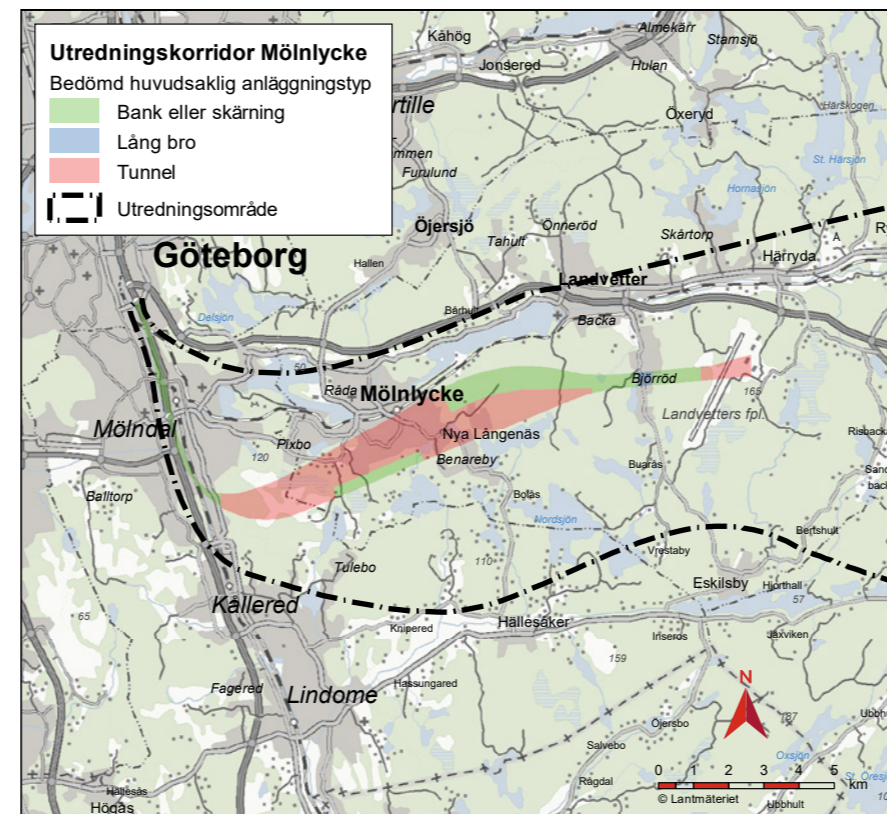
Figur 5.16 Alternativ Raka vägen.

Alternativ Mölnlycke

Korridoren följer Västkustbanan från Almedal till Mölndal och innefattar en station i centrala Mölndal. Vid Rävекärr söder om Mölndal viker korridoren av från Västkustbanan och fortsätter i nordostlig riktning mot Mölnlycke. Järnvägen bedöms komma att gå i tunnel från Rävекärr tills den har passerat Mölnlycke tätort. Öster om Mölnlycke sammanfaller korridoren med Raka vägen fram till Landvetter flygplats. Korridoren kan anslutas till stationsalternativen L1 Station i tunnel under flygterminalen och L7 Öster om flygplatsen.

I Mölndalsåns dalgång anläggs två nya spår parallellt med Västkustbanan, vilket innebär att både angränsande fastigheter och E6/E20 kommer att påverkas. Mölndals station behöver byggas ut med fler spår och plattformar, vilket påverkar både befintlig och planerad bebyggelse öster om stationen.

Söder om Mölndals station viker den nya järnvägen av från Västkustbanan i en planskild korsning där spåren korsar över eller under Västkustbanans två spår. Därefter fortsätter den på en cirka 1000 meter lång bro alternativt i skärning och/eller betongtunnel innan den går in i en bergtunnel. Med hänsyn till topografi och bebyggelse bedöms tunneln bli 8–12 kilometer lång. Med en nordlig sträckning i korridoren bedöms tunneln sluta strax öster om Mölnlycke tätort medan en sydlig sträckning innebär att tunneln behöver fortsätta under Yxsjöns naturreservat. I det kuperade landskapet öster om Mölnlycke kommer järnvägen till större del att gå på bank eller i skärning. Dalgången vid Björrod passerar på bro. Landvetter flygplats korsas i en 2,5–3 kilometer lång bergtunnel med en station i tunneln alternativt öster om tunnelmynningen.



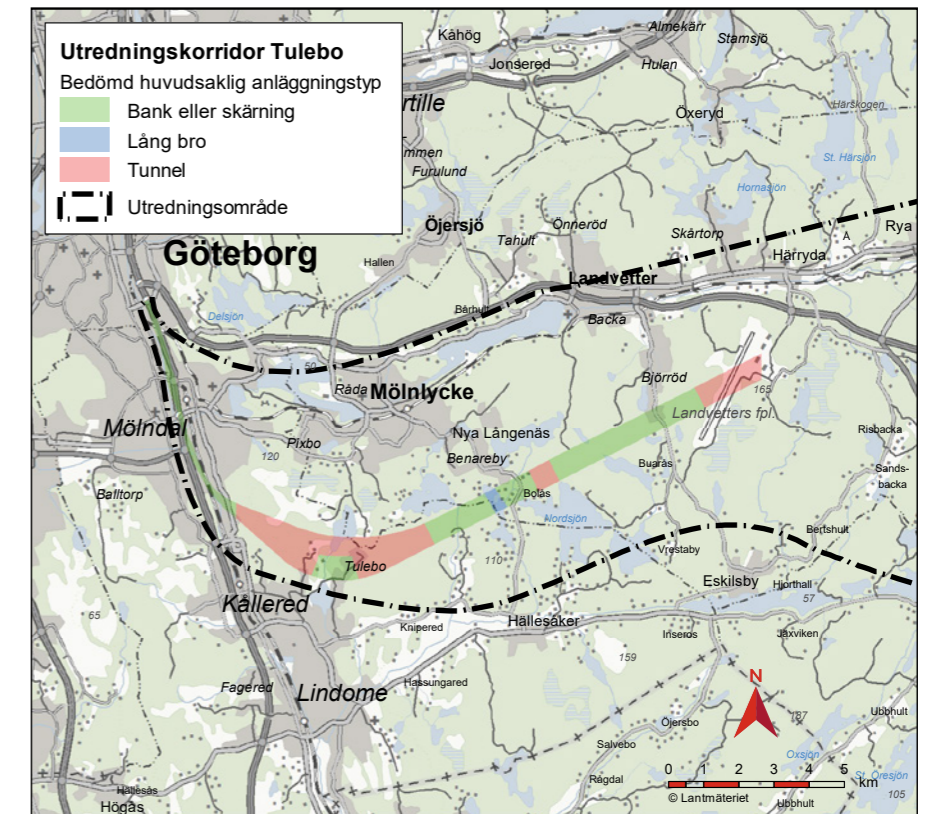
Figur 5.17 Alternativ Mölnlycke.

Alternativ Tulebo

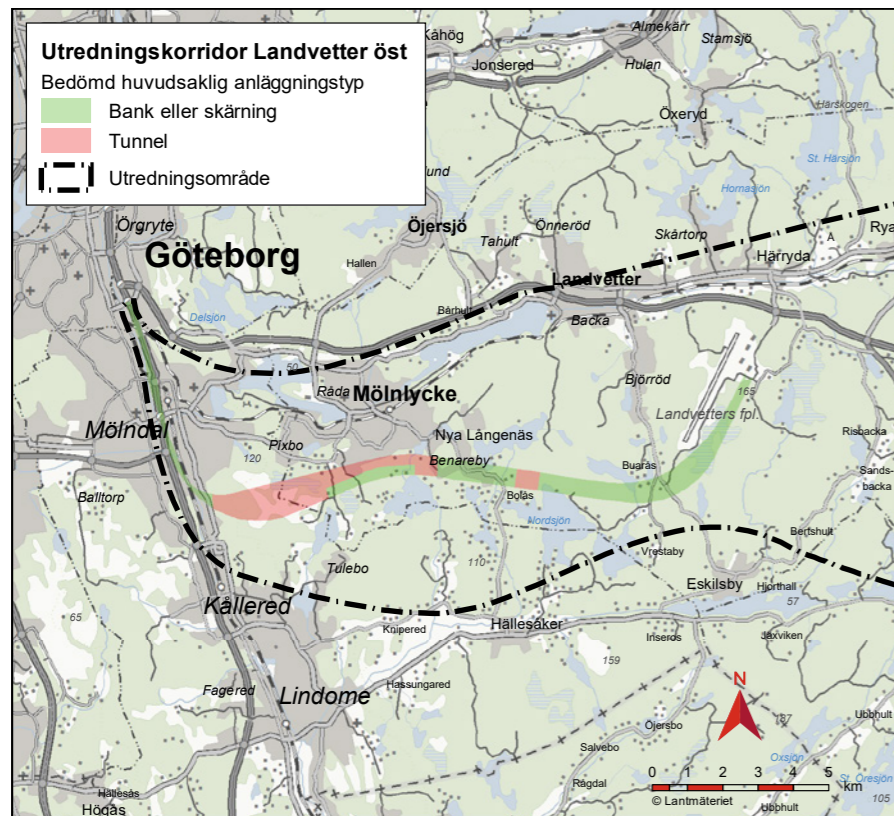
Korridoren följer Västkustbanan mellan Almedal och Mölndal på samma sätt som alternativet Mölnlycke och har även motsvarande stationslösning i Mölndal. Korridoren kan anslutas till stationsalternativen L1 Station i tunnel under flygterminalen och L7 Öster om flygplatsen.

Vid Rävекärr söder om Mölndals station viker den nya järnvägen av från Västkustbanan i en planskild korsning där spåren korsar över eller under Västkustbanans två spår. Därefter fortsätter den på en cirka 1000 meter lång bro alternativt skärning/betongtunnel innan den går in i en bergtunnel. Dalgången vid Tulebo kan passeras i marknivå och delvis på bro innan järnvägen åter måste gå in i tunnel öster om Tulebo. Den totala tunnellängden bedöms bli 5–6 kilometer. Korridoren passerar därefter ett område med småskalig bostadsbebyggelse vid Benareby. Öster om Benareby fortsätter korridoren i kuperad terräng fram till Landvetter flygplats, vilket innebär en eller flera korta bergtunnlar samt en bro över dalgången söder om Björrod. Landvetter flygplats passerar i tunnel på liknande sätt som alternativet Raka vägen och Mölnlycke.

Jämfört med övriga alternativ möjliggör Tulebo en kortare tunnel öster om Mölndalsåns dalgång. Detta förutsätter dock att järnvägen passerar ovan mark genom Benareby.



Figur 5.18 Alternativ Tulebo.



Figur 5.19 Alternativ Landvetter Öst.

Alternativ Landvetter Öst

Korridor Landvetter Öst skiljer sig från övriga alternativ genom att stationen vid Landvetter flygplats är placerad öster om och parallellt med landningsbanan (L3 Parallell med flygplatsen). Korridoren är något längre än övriga alternativ på sträckan Almedal-Landvetter.

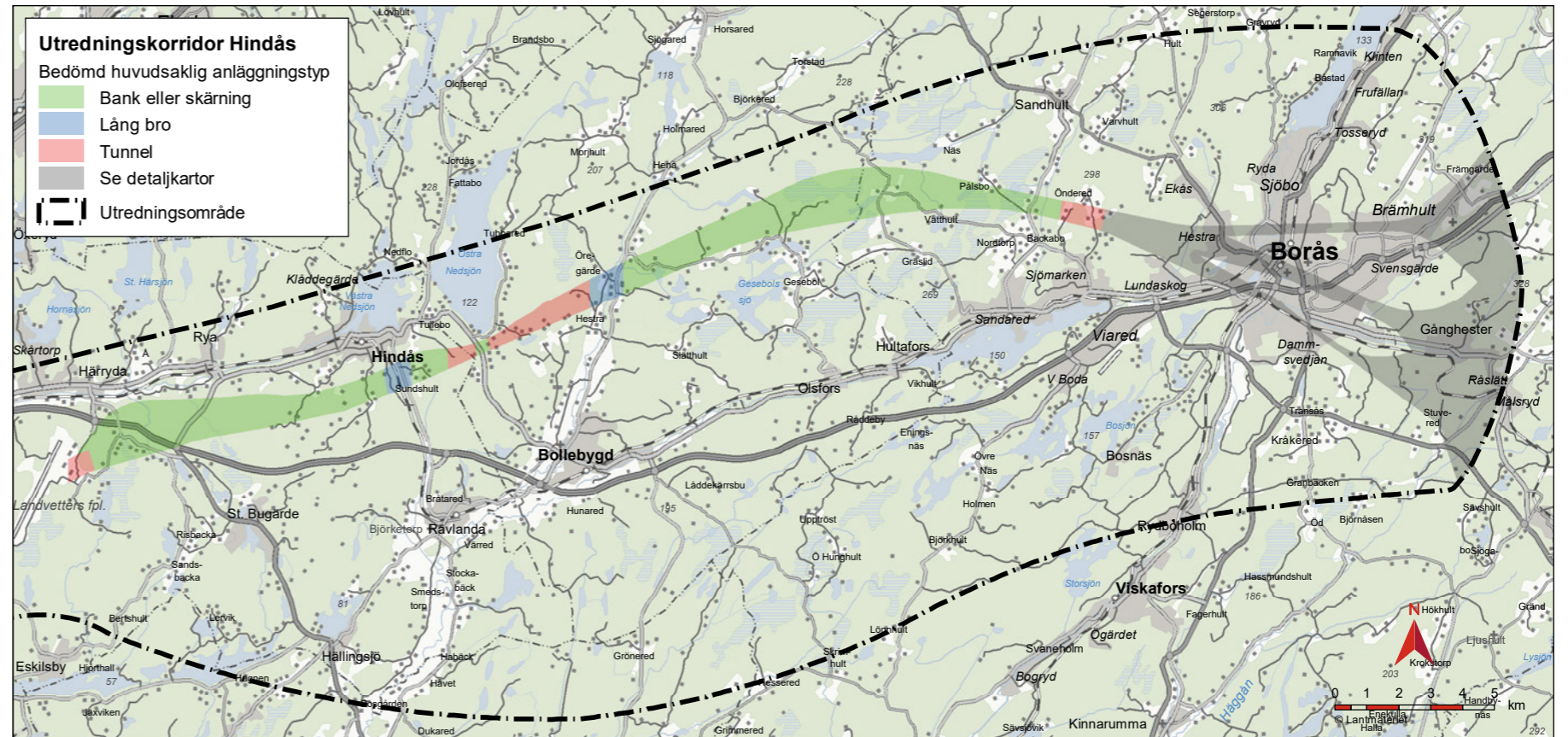
Korridoren följer Västkustbanan mellan Almedal och Mölnålar på samma sätt som alternativen Mölnlycke och Alternativ Tulebo. Från Rävå följer korridoren Alternativ Mölnlycke till Finnsjön där den viker av i östlig riktning mot Benareby och därefter fortsätter söder och öster om Landvetter flygplats. Med hänsyn till topografi och naturvärden (Rambo mosse) bedöms järnvägen gå i en 6–7 kilometer lång bergtunnel från Rävå till norr om Finnsjön. Stationen placeras under marknivån i anslutning till flygplatsens terminaler och kan delvis komma att överdäckas för att möjliggöra kommunikationer inom flygplatsområdet.

5.2.5 Korridorer Landvetter flygplats - Borås

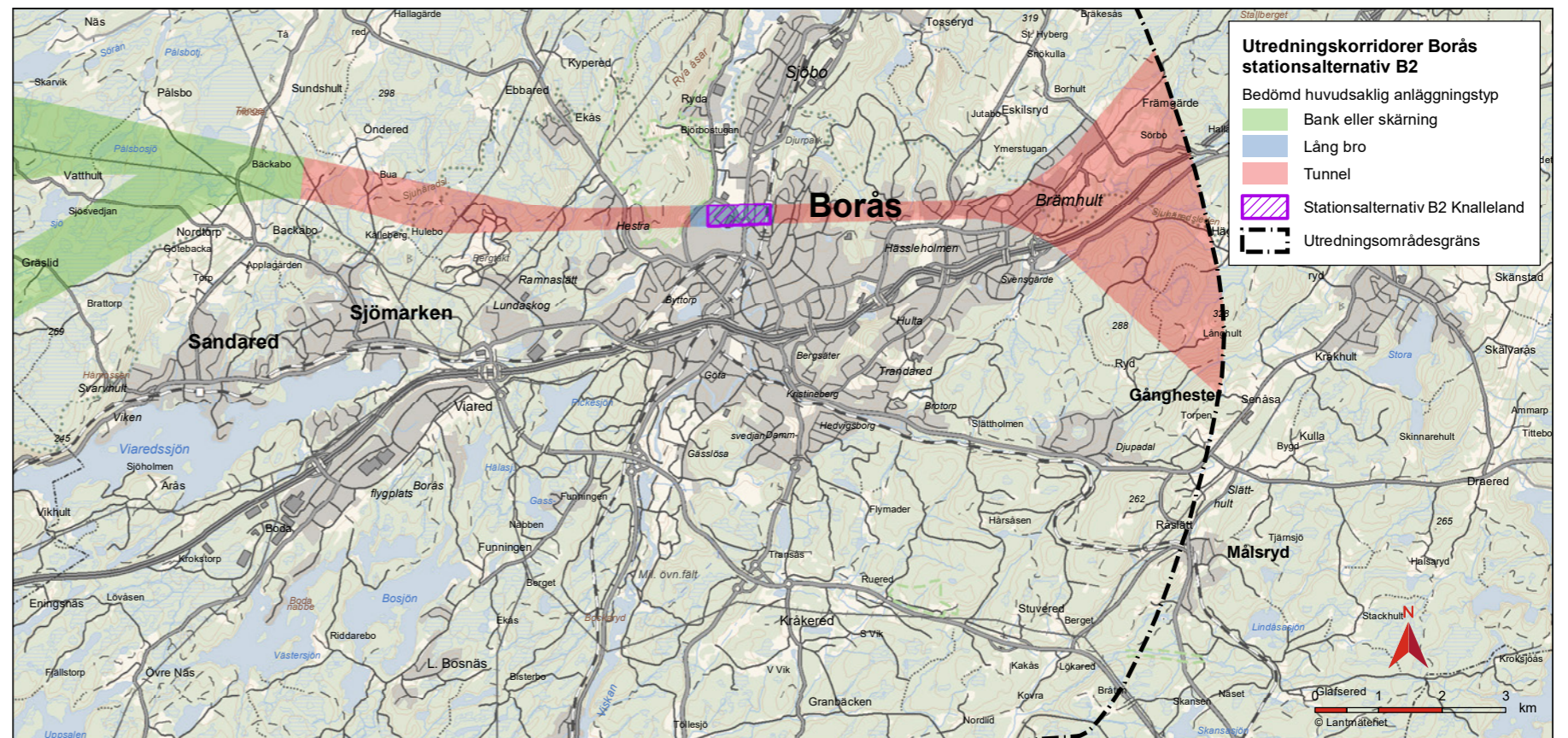
Alternativ Hindås

Korridor Hindås är det nordligaste alternativet mellan Landvetter flygplats och Borås. Korridoren kan anslutas till stationslägena B1 Borås C, B2 Knalleland och B5 Lusharpan i Borås.

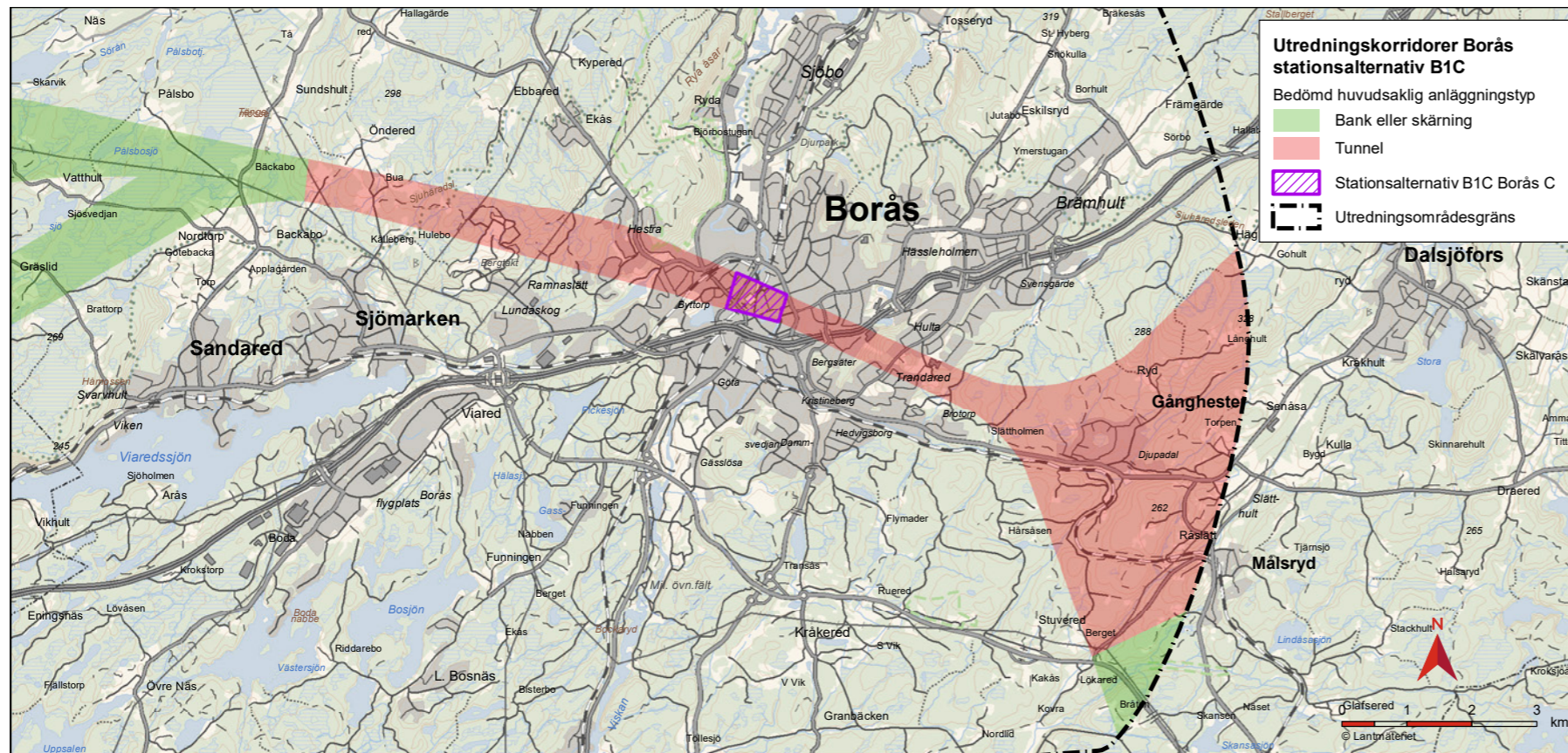
Korridoren korsar väg 27/40 väster om Ryamotet och går därefter i nordöstlig riktning mot Hindås. Söder om Hindås passerar korridoren byn Sundshult norr om Klippans naturreservat. Vid Nissaråsen söder om Östra Nedsjön bedöms det, med hänsyn till topografin, vara nödvändigt att anlägga järnvägen i en cirka 3,5 kilometer lång tunnel innan den passerar Nolåns dalgång på en lång bro vid Borstagarde. Därefter sträcker sig korridoren över ett höglänt skogsområde norr om Gesebols sjö där järnvägen kommer att gå växelvis i skärning och på bank. Vid Pålsbo berör korridoren del av ett planerat naturreservat. Öster om Bäckabo kommer järnvägen att gå in i en 6-7 kilometer lång tunnel innan den når något av de tre möjliga stationslägena i Borås, se Figur 5.20 - Figur 5.23 .



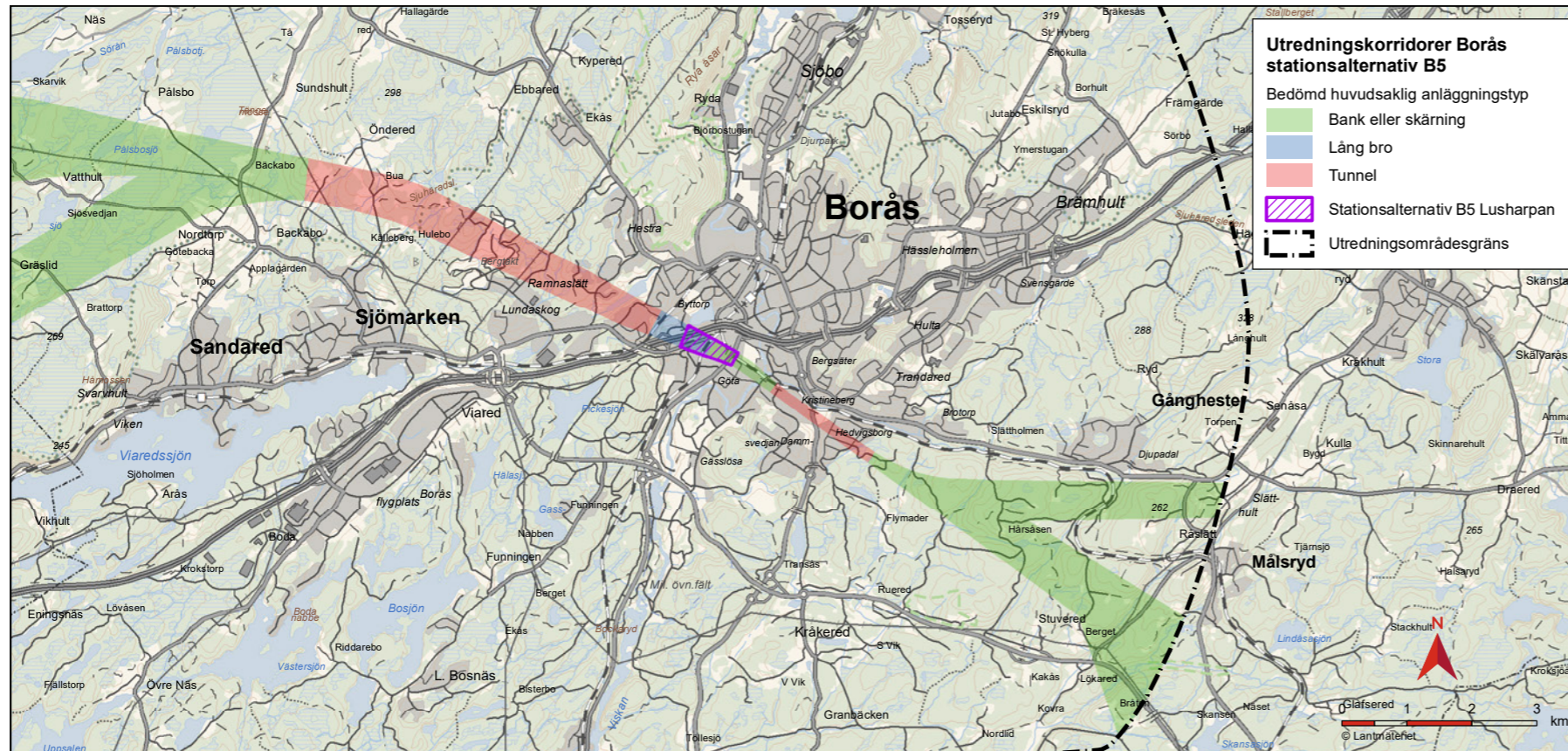
Figur 5.20 Alternativ Hindås.



Figur 5.21 Korridor för stationsalternativ B2 Knalleland.



Figur 5.22 Korridor för stationsalternativ B1C Borås C.

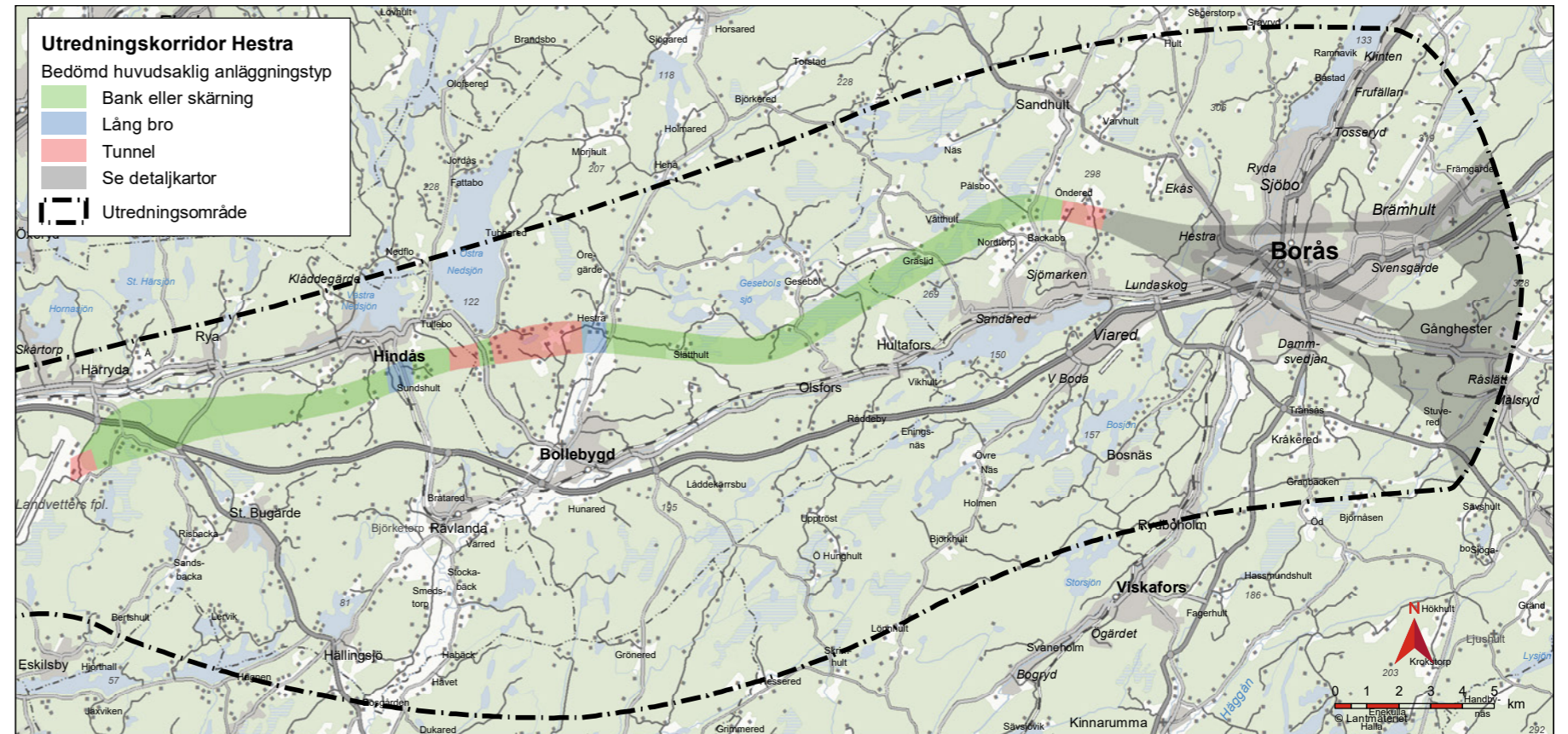


Figur 5.23 Korridor för stationsalternativ B5 Lusharpan.

Alternativ Hestra

Korridor Hestra är det näst nordligaste alternativet mellan Landvetter flygplats och Borås. Korridoren kan anslutas till stationslägena B1 Borås C, B2 Knalleland och B5 Lusharpan i Borås.

Korridoren korsar väg 27/40 väster om Ryamotet och går därefter i nordostlig riktning på samma sätt som korridor Hindås. Efter Sundshults by strax sydost om Hindås tätort fortsätter korridoren i östlig riktning mot Nissaråsen där det, med hänsyn till topografin, bedöms vara nödvändigt att anlägga järnvägen i en cirka tre kilometer lång tunnel. Vid Hestra passerar järnvägen Nolåns dalgång på en lång bro. Korridoren viker sedan av i nordostlig riktning där järnvägen kommer att gå omväxlande på bank och i skärning söder om Gesebols sjö och norr om Sandared fram till Bäckabo. Öster om Bäckabo går järnvägen in i en 6–7 kilometer lång tunnel innan den når något av de tre möjliga stationslägena i Borås, se Figur 5.24 och Figur 5.21 – Figur 5.23.

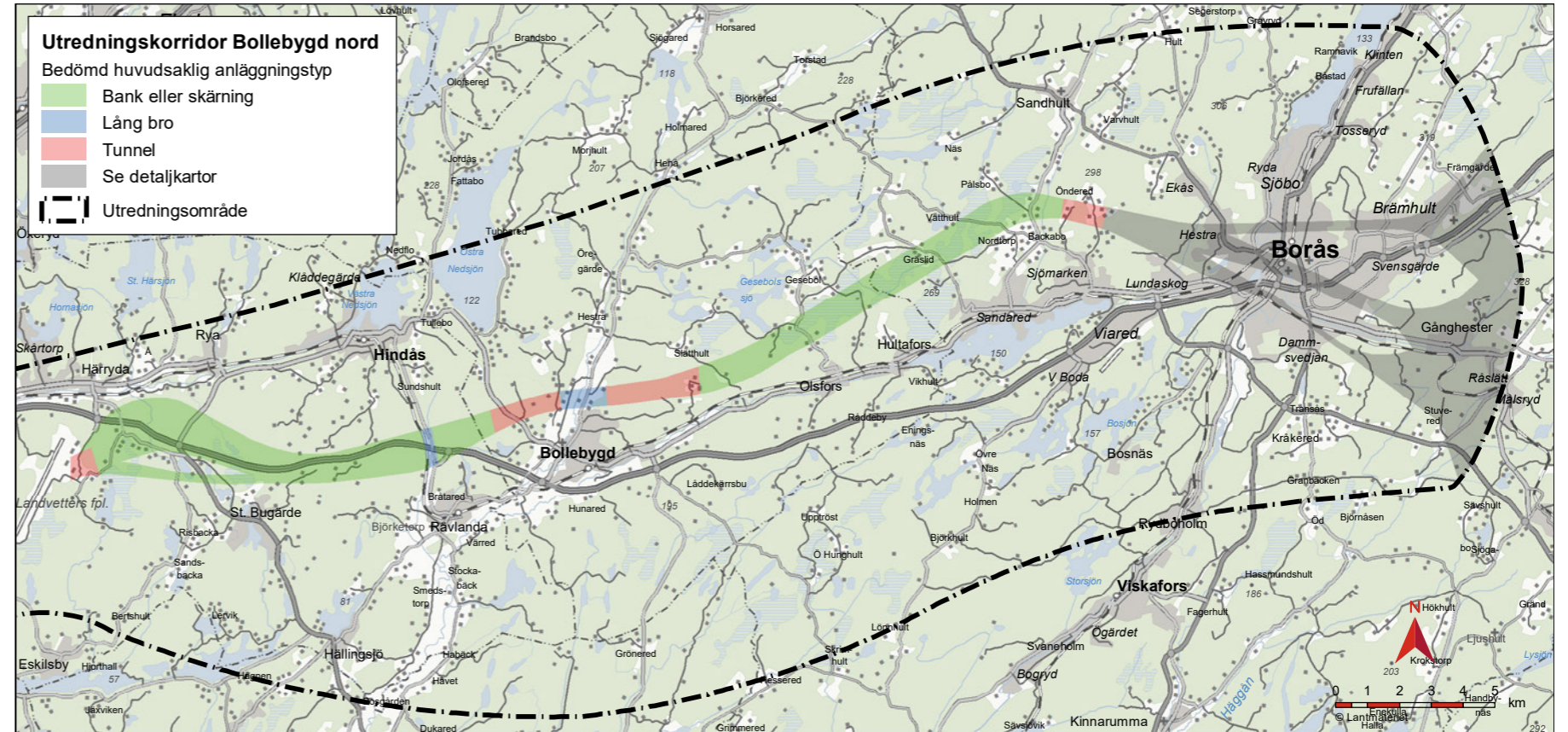


Figur 5.24 Alternativ Hestra.

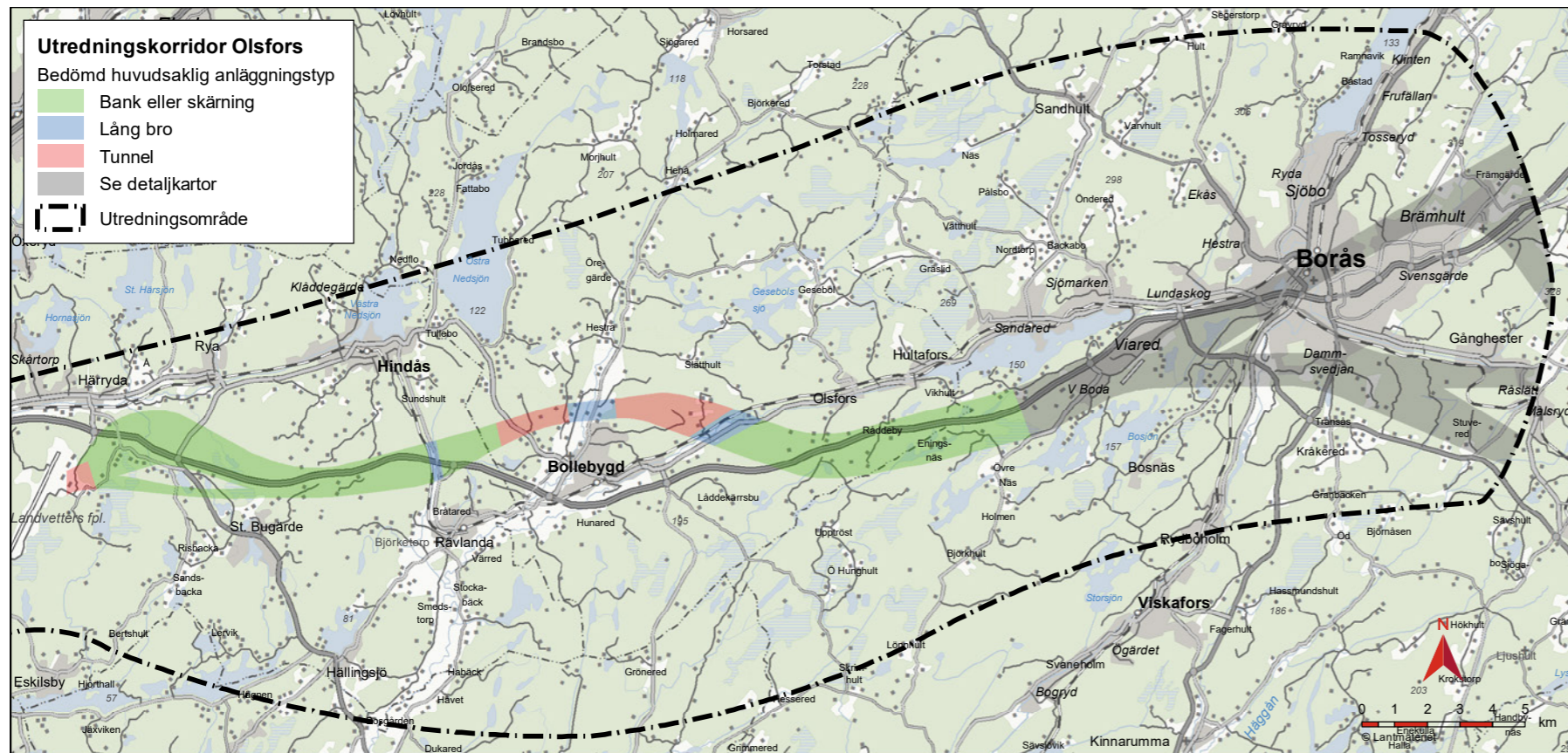
Alternativ Bollebygd Nord

Korridor Bollebygd Nord kan anslutas till stationslägena B1 Borås C, B2 Knalleland och B5 Lusharpan i Borås, se Figur 5.25 och Figur 5.21 – Figur 5.23. Öster om Landvetter flygplats delar sig korridoren i en nordlig del som följer väg 27/40 och en sydlig del söder om sjön Stora Övattnet. I den norra delen av korridoren kan järnvägen passera under väg 27/40 och fortsätta norr om vägen fram till Grandalen där den kommer att passera Kust till kustbanan på bro och därefter tangera Klippans naturreservat. Alternativt går järnvägen söder om väg 27/40 fram till Grandalen.

Väster om Dammkullen bedöms det, med hänsyn till topografin, vara nödvändigt att anlägga järnvägen i en cirka 2,5 kilometer lång tunnel innan den passerar Nolåns dalgång på en lång bro norr om Bollebygds tätort. Öster om Bollebygd kommer järnvägen att gå i en cirka tre kilometer lång tunnel innan den når den högre terrängen söder om Gesebols sjö och fortsätter på samma sätt som korridorerna Hindås och Hestra mot något av de tre möjliga stationslägena i Borås.



Figur 5.25 Alternativ Bollebygd Nord.

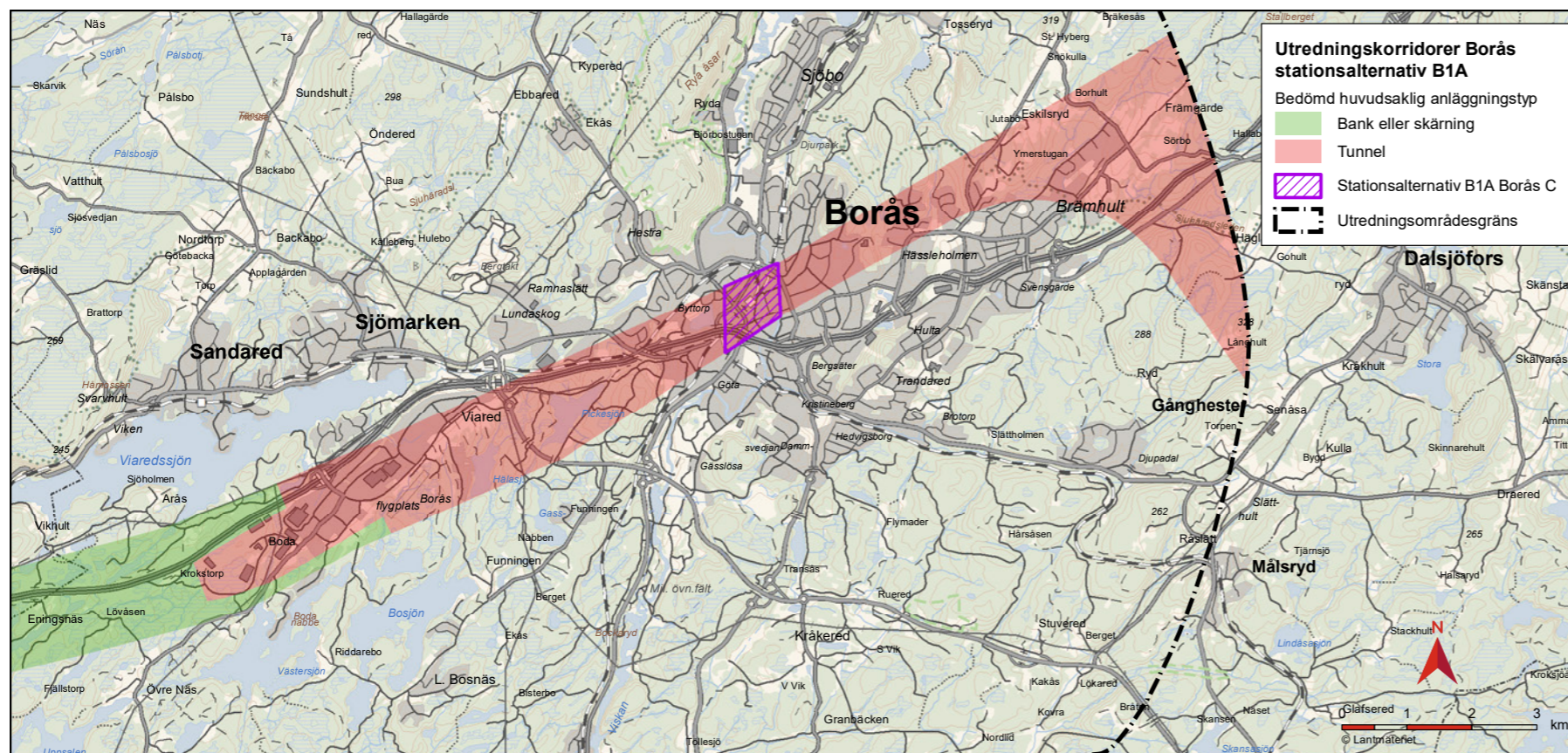


Figur 5.26 Alternativ Olsfors.

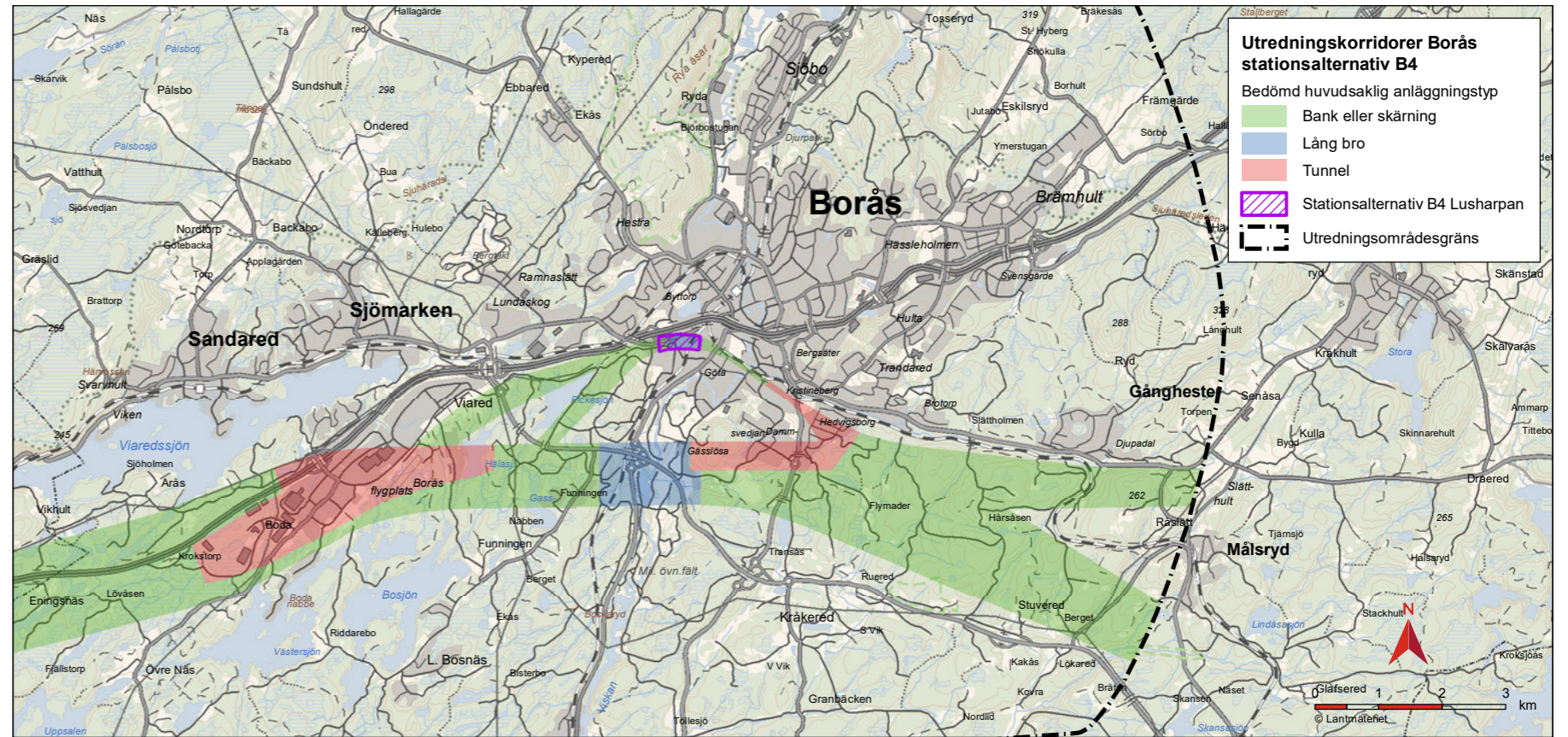
Alternativ Olsfors

Korridor Olsfors följer till stora delar väg 27/40 och kan anslutas till stationslägena B1 Borås C, B4 Lusharpan på bibana och B11 Osdal, se Figur 5.26 och Figur 5.21 – Figur 5.23. Korridoren följer Bollebygd Nord fram till Bollebygd. Öster om Bollebygd viker korridoren av mot sydost och passerar Sörans dalgång på bro innan den följer väg 27/40 mot Borås. Om järnvägen går söder om väg 27/40 bedöms den behöva gå in i tunnel vid Borås flygplats för att nå station B1 Borås C. Tunneln bedöms bli 6–7 kilometer lång. B11 Osdal kan nås utan tunnel med en sydlig sträckning i korridoren.

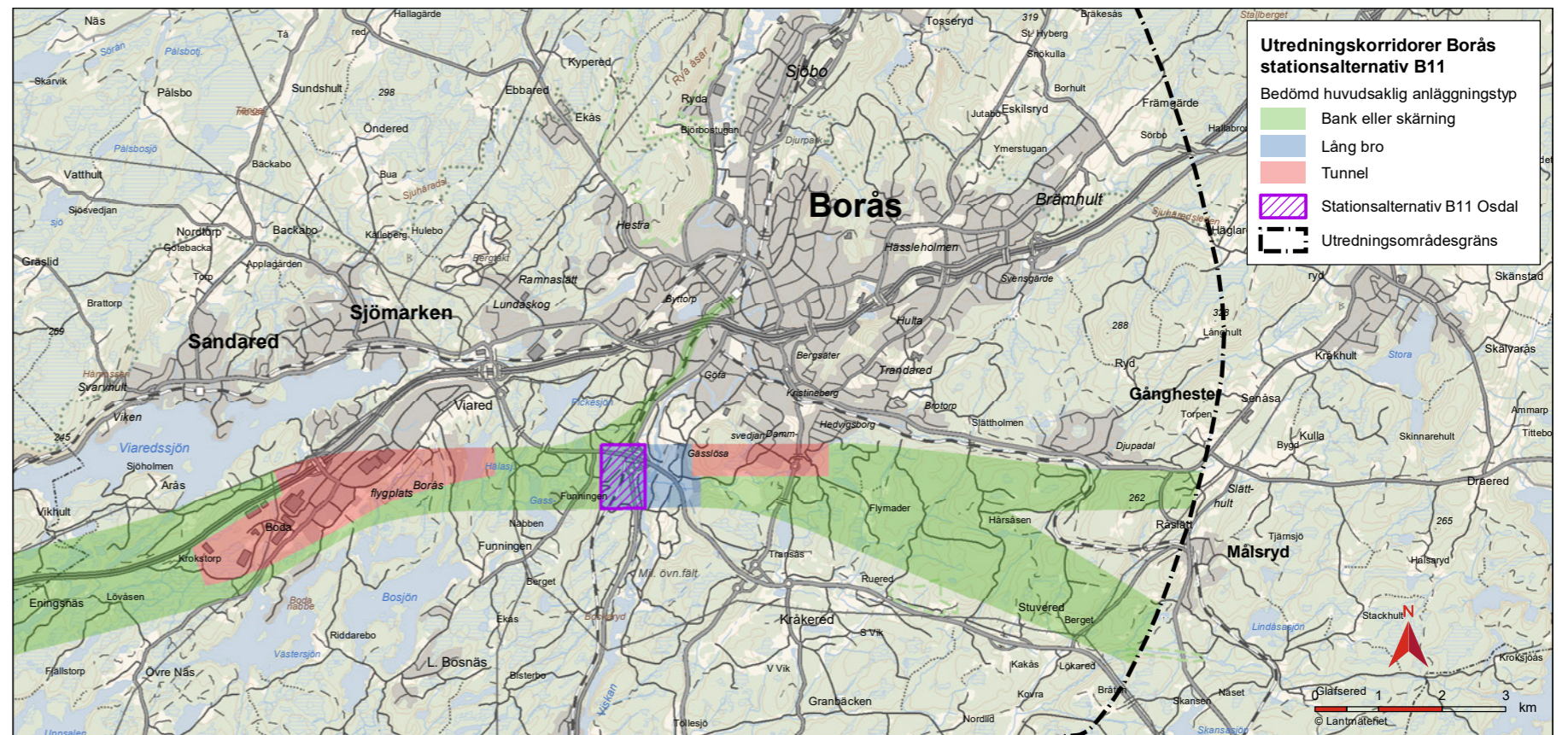
Om järnvägen istället går norr om väg 27/40 behöver den gå in i tunnel vid Nabbamotet för att nå station B1 Borås C i en 6–7 kilometer lång tunnel. Stationslägena B11 Osdal eller B4 Lusharpan kan nås via tunnel under Viared.



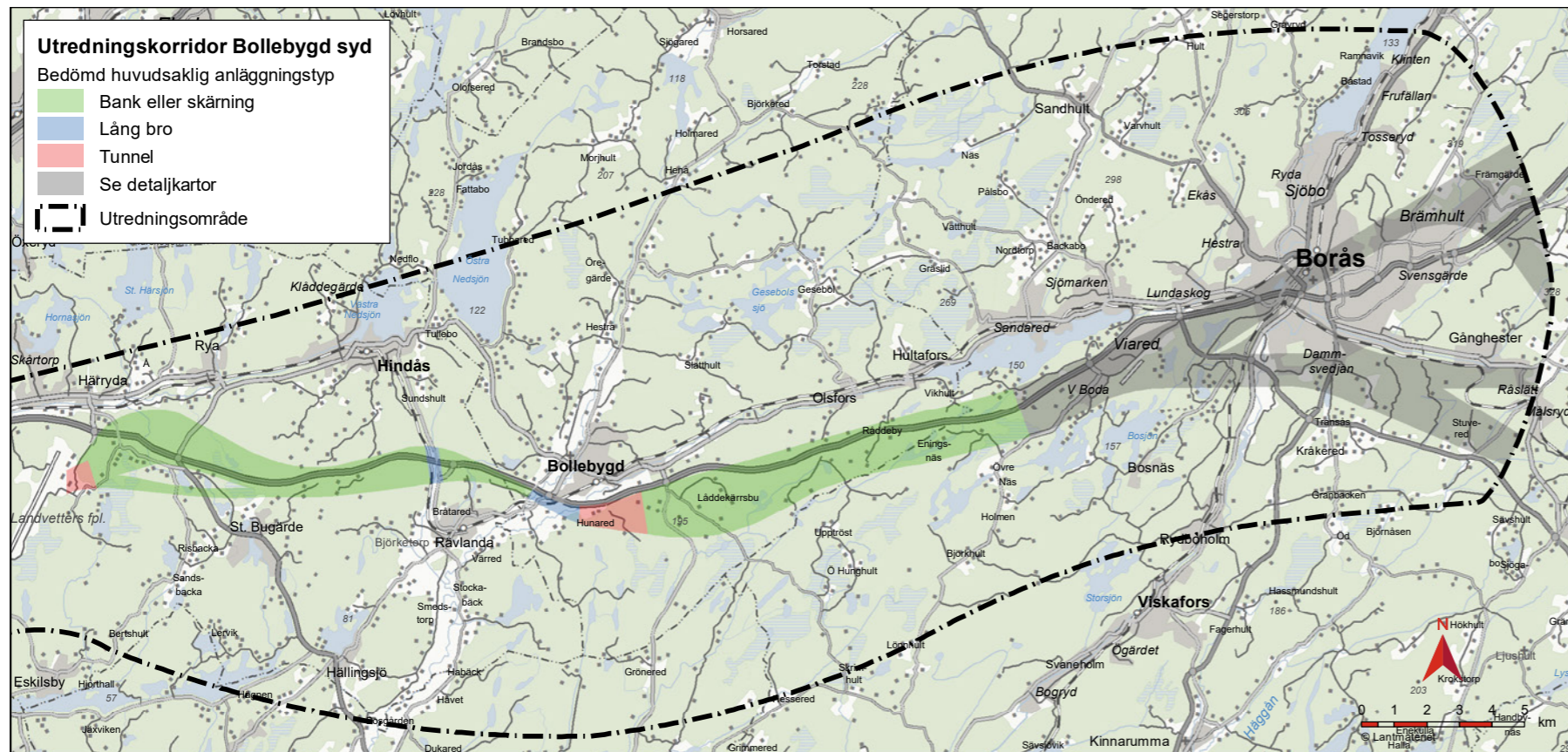
Figur 5.27 Korridor för stationsalternativ B1A Borås C.



Figur 5.28 Korridor för stationsalternativ B4 Lusharpan.



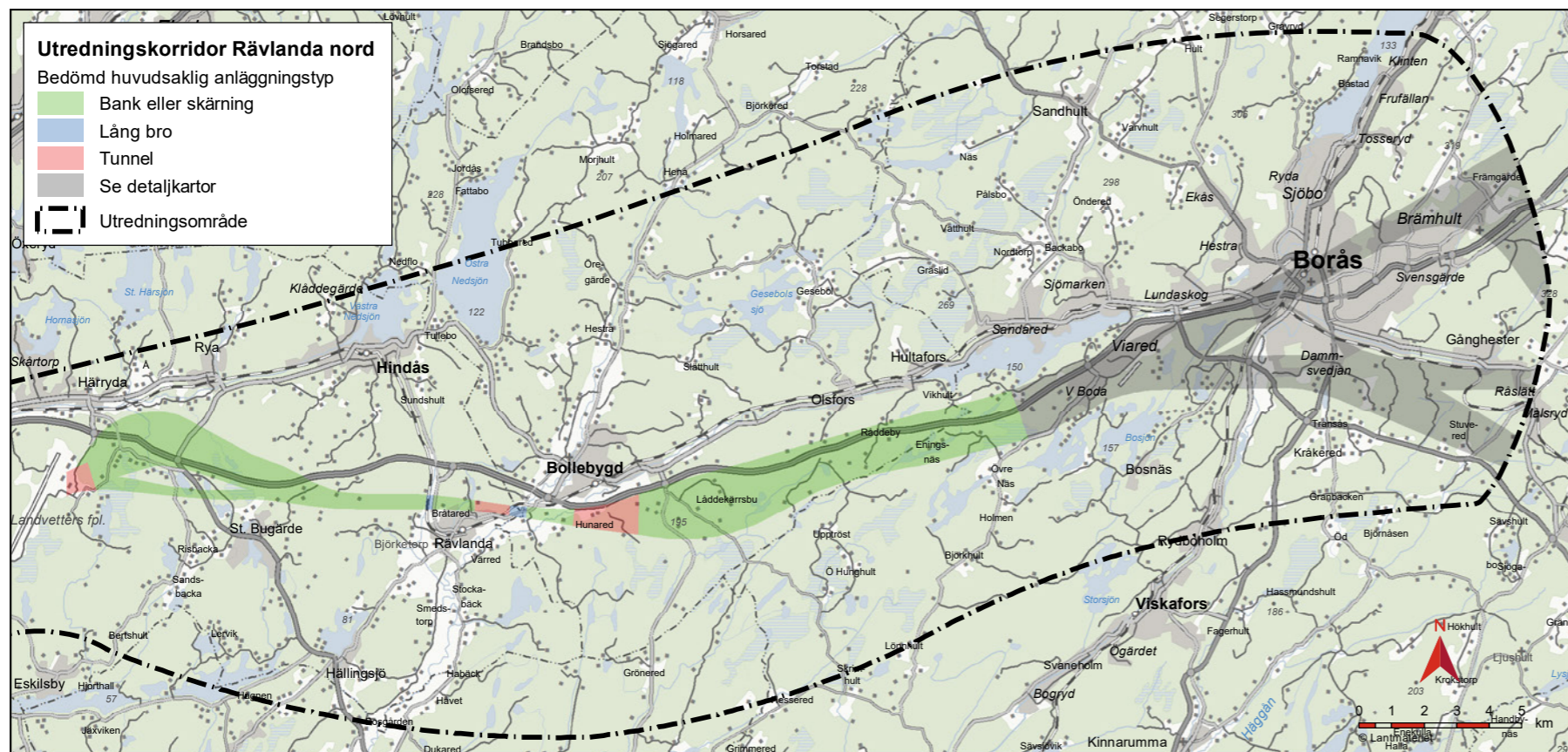
Figur 5.29 Korridor för stationsalternativ B11 Osdal.



Figur 5.30 Alternativ Bollebygd Syd.

Alternativ Bollebygd Syd

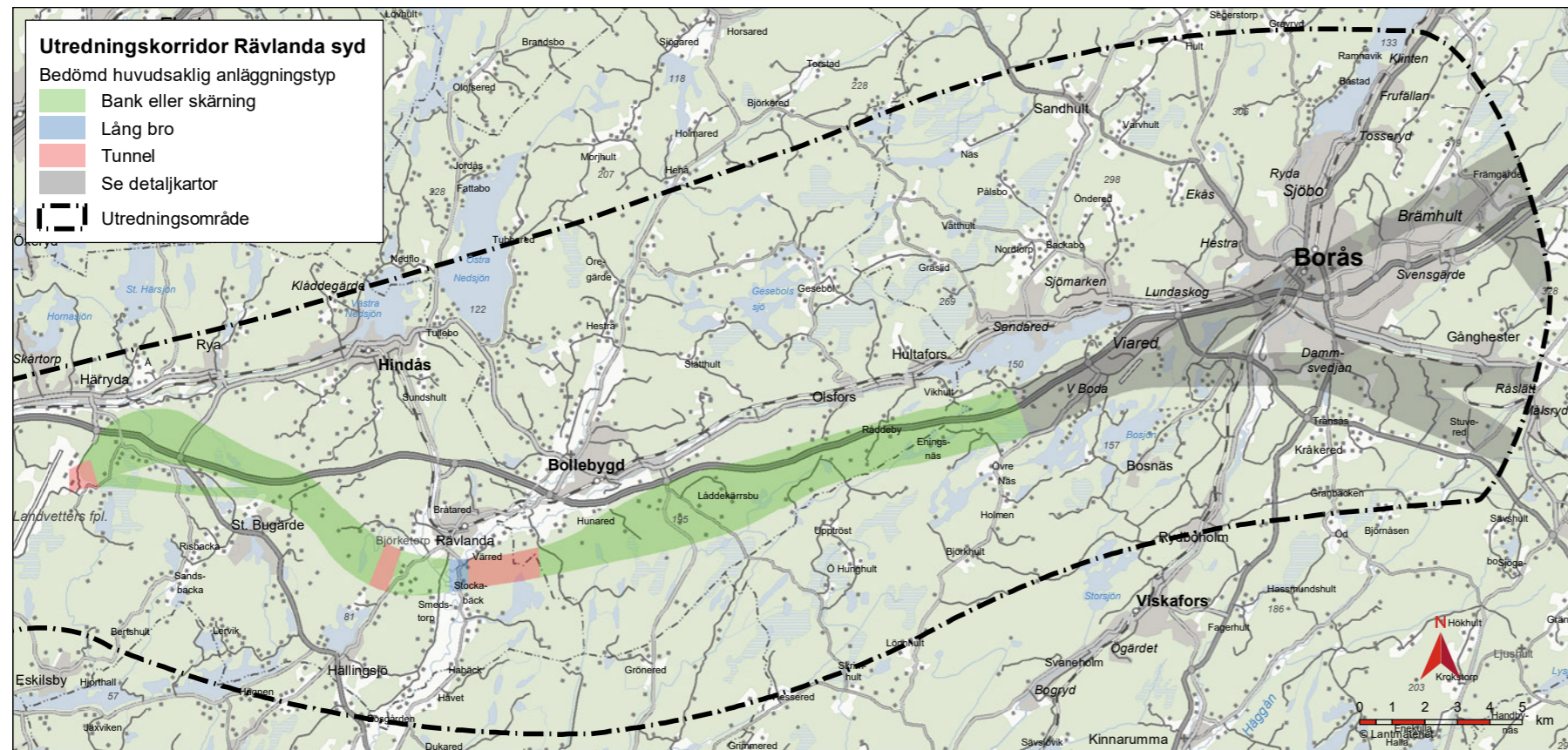
Korridor Bollebygd Syd kan på samma sätt som korridor Olsfors anslutas till stationslägena B1 Borås C, B4 Lusharpan på bibana och B11 Osdal, se Figur 5.30 och Figur 5.27 – Figur 5.29. Korridoren följer alternativen Bollebygd Nord och Olsfors fram till Grandalen där den nya järnvägen kommer att passera Kust till kustbanan på bro. Öster om Grandalen fortsätter korridoren söder om väg 27/40 förbi Bollebygd där de passerar Nolån och Sörån på två separata broar. Öster om dalgången behöver järnvägen, med hänsyn till topografin, gå in i en cirka två kilometer lång tunnel under skidbacken innan den når den högre terrängen mellan Bollebygd och Borås. Här följer korridoren samma sträckning som korridor Olsfors fram till Viared och vidare till något av de tre möjliga stationslägena i Borås.



Figur 5.31 Alternativ Ravlanda Nord.

Alternativ Ravlanda Nord

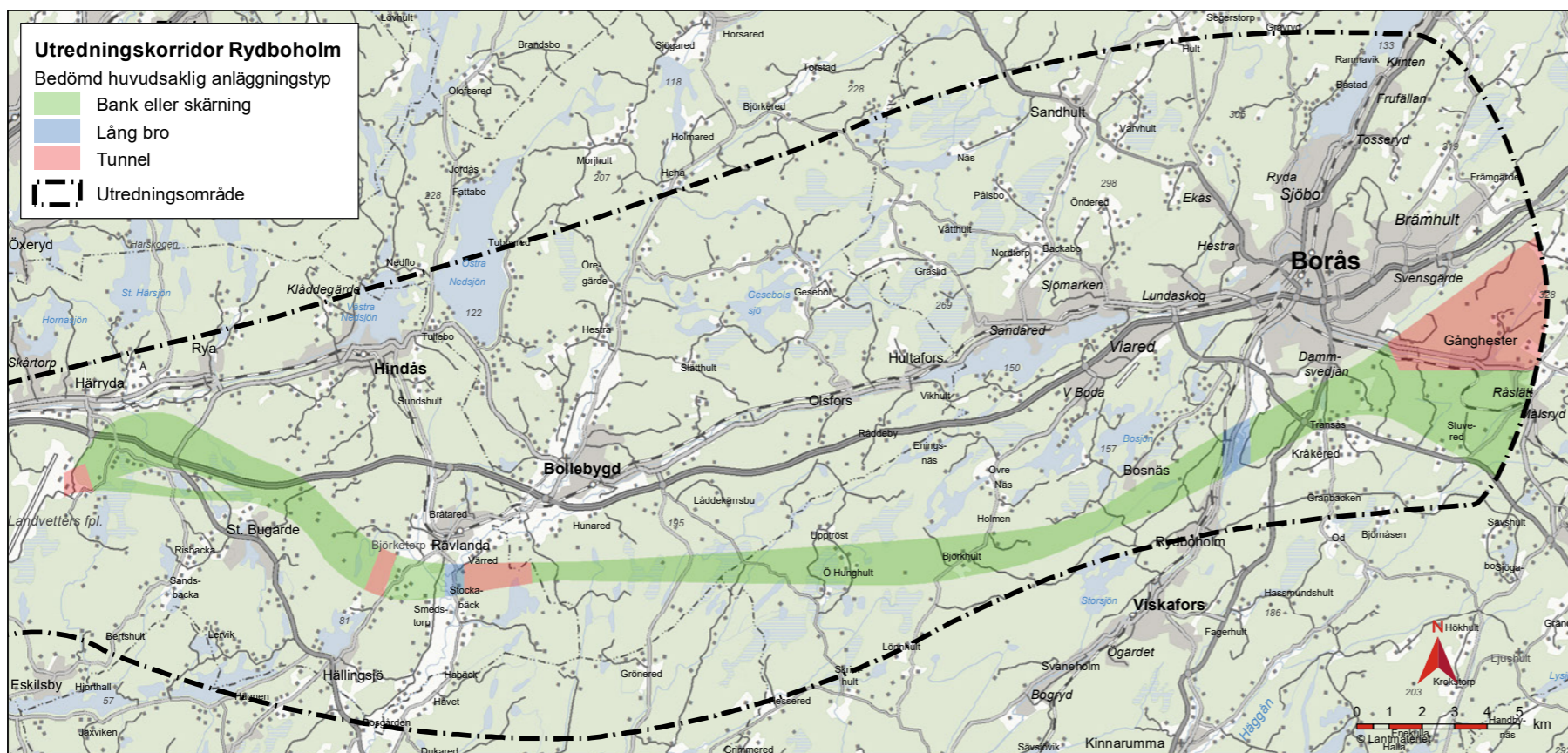
Korridor Ravlanda Nord kan anslutas till stationslägena B1 Borås C, B4 Lusharpan på bibana och B11 Osdal, se Figur 5.31 och Figur 5.27 – Figur 5.29. Öster om Landvetter flygplats följer korridoren samma sträckning som alternativen Bollebygd Nord, Olsfors och Bollebygd Syd innan den fortsätter rakt öster ut och passerar strax norr om Ravlanda tätort där järnvägen delvis kommer att gå tunnel. Nolån och Sörån passerar på två separata broar. Öster om dalgången bedöms det, med hänsyn till topografin, vara nödvändigt att anlägga järnvägen i en cirka två kilometer lång tunnel under skidbacken innan den når den högre terrängen mellan Bollebygd och Borås. Här följer korridoren samma sträckning som korridorerna Olsfors och Bollebygd Syd fram till Viared och vidare till något av de tre möjliga stationslägena i Borås.



Figur 5.32 Alternativ Rävlanda Syd.

Alternativ Rävlanda Syd

Korridor Rävlanda Syd kan anslutas till stationslägena B1 Borås C, B4 Lusharpan på bibana och B11 Osdal, Figur 5.32 och Figur 5.27 – Figur 5.29. Korridoren följer samma sträckning som Rävlanda Nord med undantag för passagen av Storåns dalgång söder om Rävlanda. Här är dalgången öppnare och bredare än norr om Rävlanda och omfattas av riksintressen för både naturvård och kulturmiljövård. Järnvägen kan passera dalgången helt eller delvis på bro. Öster om dalgången bedöms det, med hänsyn till topografin, vara nödvändigt att anlägga järnvägen i en cirka 1,5 kilometer lång tunnel under skidbacken innan den når den högre terrängen mellan Bollebygd och Borås. Här följer korridoren samma sträckning som övriga alternativ fram till Viared och vidare till något av de tre möjliga stationslägena i Borås.



Figur 5.33 Alternativ Rydboholm.

Alternativ Rydboholm

Korridor Rydboholm är det sydligaste alternativet mellan Landvetter flygplats och Borås och möjliggör anslutning till stationsläge B7 Bråt, se Figur 5.33. Korridoren har samma sträckning som korridor Rävlanda Syd fram till Storåns dalgång. Öster om dalgången bedöms det, med hänsyn till topografin, vara nödvändigt att anlägga järnvägen i en cirka två kilometer lång tunnel under skidbacken innan den når den högre terrängen mellan Bollebygd och Borås. Öster om dalgången fortsätter korridoren i östlig riktning genom ett höglänt och glesat bebyggt skogsområde fram till Viskans dalgång och stationsläge B7 Bråt norr om Rydboholm.