

Planläggningsbeskrivning – 2020-08-31

Göteborg–Borås, en del av nya stambanor

Med hjälp av denna planläggningsbeskrivning får du information om hur projektet kommer att planläggas, när du kan påverka samt vilka beslut som kommer att fattas.

Bakgrund, ändamål och syfte med projektet

Det svenska järnvägsnätet är hårt belastat. Det leder till att systemet är störningskänsligt och har punktlighetsproblem, att det är svårt att få tid för förebyggande underhållsåtgärder och att tågtrafiken inte kan utvecklas i takt med den ökade efterfrågan. För att lösa de brister och behov som finns beslutade regeringen 2014, i den nationella planen för transportsystemet för 2014–2025, att planera för och bygga nya stambanor mellan Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö. Sträckan Göteborg–Borås är en del av den nya stambanan mellan Göteborg och Stockholm.

Ny järnväg mellan Göteborg–Borås ska:

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

Sträckan omfattar ca 6 mil ny dubbelspårig järnväg för höghastighetståg och snabba regionaltåg.

Vad har hänt?

När en ny järnväg ska planeras inleds en planläggningsprocess som regleras av lagen om byggande av järnväg. I processen tar Trafikverket fram en järnvägsplan, som visar var och hur järnvägen ska byggas. Som ett första steg har Trafikverket tagit fram ett samrådsunderlag som beskriver hur omgivningen kan komma att påverkas av den nya järnvägen mellan Göteborg-Borås. Under våren 2020 genomfördes ett samråd om underlaget. De synpunkter som inkom då har sammanställs i en samrådsredogörelse, där även Trafikverkets bemötande av synpunkterna framgår. Dokumenten finns tillgängliga på projektets webbplats www.trafikverket.se/goteborg-boras.

Samrådsunderlaget och samrådsredogörelsen låg till grund för Länsstyrelsens beslut att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan, vilket fattades i juli 2020. Det innebär att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska tas fram och att samråd ska ske med en utökad samrådsrets. Vi kommer därmed att samråda med länsstyrelsen, regionen, regional kollektivtrafikmyndighet, de berörda kommunerna, de enskilda som särskilt berörs, samt med statliga myndigheter, organisationer och den allmänhet som kan antas bli berörda.

Vad händer framöver och när kan du påverka? Planläggningsprocessen kommer för det här projektet att innehålla fem faser. Dessa beskrivs kort i figur 1 nedan.

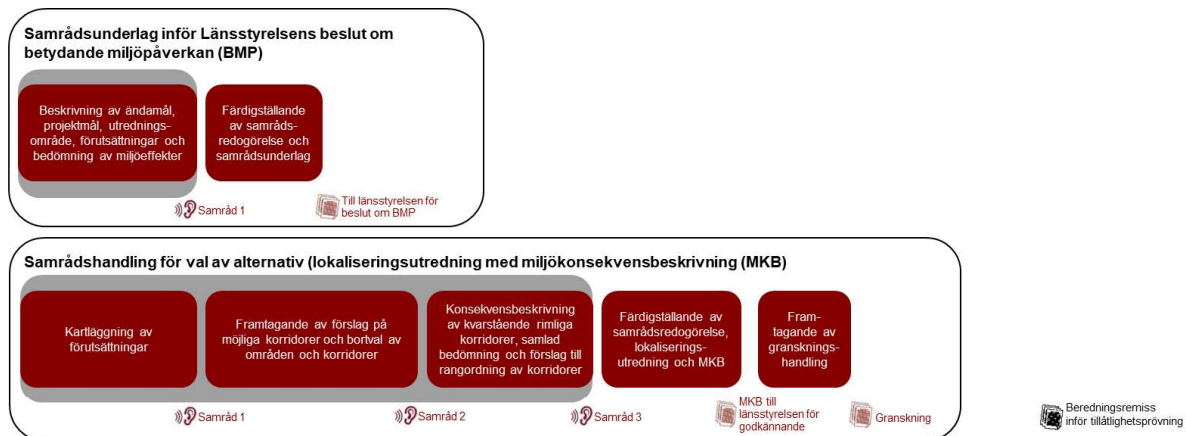


Figur 1 Planläggningsprocessen. Mörkt block visar vilken fas som pågår nu.

Nu pågår arbetet med **lokaliseringsutredning** och **miljökonsekvensbeskrivning**, se markering i figur 1. Lokaliseringsutredningen ska leda fram till en beskrivning av alternativ på korridorer för den framtida järnvägen samt en redovisning och analys av deras effekter, konsekvenser och måluppfyllelse. Vi fokuserar på att beskriva den nya järnvägens påverkan på allmänna intressen. Arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen innefattar identifiering och beskrivning av projektets miljöpåverkan och identifiering av behov av försiktighets- och skyddsåtgärder.

Under processens gång kommer ett antal **samråd** att genomföras. Samråd innebär att vi kontakter och för dialoger med bland annat andra myndigheter, kommuner, organisationer, enskilda berörda och allmänheten för att få synpunkter på utredningen och kunskap om området som vi utreder. Samråden kan gå till på olika sätt exempelvis vara möten eller att handlingar och kartor presenteras på internet och där du kan lämna synpunkter digitalt. Samråden kommer att ha olika inriktningar beroende på hur långt in i processen de sker. Allmänna intressen (exempelvis mark- och vattenområden enligt 3-4 kap. miljöbalken, riksintressen för natur- och kulturmiljö) beaktas mer tidigt i processen och enskilda intressen (exempelvis enskilda fastigheter) beaktas mer i senare skeden. Alla synpunkter som kommer in under samrådsprocessen sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse.

I planeringen av ny järnväg mellan Göteborg-Borås har vi kontinuerliga samråd i flera olika mötesserier med Västra Götalandsregionen, berörda kommuner, kommunalförbunden i Göteborg och Borås, Länsstyrelsen Västra Götaland och Swedavia. I dessa mötesserier, som kommer pågå under hela planlägningsprocessen, deltar både tjänstemän och politiker. Utöver dessa mötesserier kommer vi ha flera samrådstillfällen, se figur 2.



Figur 2 Samrådsprocessen i de faser i planlägningsprocessen som pågår nu

Hösten 2020 bjuder vi in till ett **samråd** för att visa olika alternativ på korridorer där järnvägen kan gå. Här visar vi också ett första förslag på de områden och alternativ som vi utrett men valt bort. Detta samråd syftar till att skapa en dialog om hur lokaliseringsalternativen kan tillgodose ändamål och projektmål. Samrådet syftar även till att skapa en dialog kring miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning. Synpunkter som kommer in sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse.

Våren 2021 bjuder vi in till **samråd** igen. Nu återstår bara ett fåtal korridorer där järnvägen kan gå. De alternativ som återstår har vi konsekvensbedömt. Vi kommer även beskriva vilka korridorer vi har valt bort och varför samt presentera ett förslag till rangordning av kvarstående korridorer. Syftet med samrådet är att visa de kvarstående alternativen och dess konsekvenser samt diskutera och få synpunkter på dem. Synpunkter som kommer in sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse. När arbetet med lokaliseringsutredningen och miljökonsekvensbeskrivning är färdigt ska miljökonsekvensbeskrivningen godkännas av Länsstyrelsen.

Vissa större väg- och järnvägsprojekt ska enligt 17 kap. miljöbalken genomgå en **tillåtlighetsprövning** av regeringen. Tillåtlighetsprövningen sker i så fall när lokaliseringsutredningen färdigställts. Regeringens beslut om tillåtlighetsprövning av ny järnväg mellan Göteborg-Borås ska ske kommer att fattas längre fram. Trafikverket arbetar utifrån inriktningen att den nya järnvägen ska tillåtlighetsprövas. Om den nya järnvägen ska tillåtlighetsprövas behöver den färdiga lokaliseringsutredningen och miljökonsekvensbeskrivning ställas ut för **granskning**. Det planeras ske **hösten 2021**. Granskning är ett sista formellt skede där granskningssynpunkter kan lämnas. Dessa synpunkter sammanställs i ett granskningsutlåtande. Inför regeringens prövning och beslut om vilken korridor som ska utredas vidare kommer materialet även gå ut på **beredningsremiss** till berörda myndigheter vilket planeras ske under **våren 2022**. Om ett projekt tillåtlighetsprövas så är det regeringen som beslutar om korridor, annars är det Trafikverket som fattar beslutet. Järnvägen ska anläggas inom den beslutade korridoren.

Efter tillåtlighetsprövningen tas **järnvägsplan** fram. För ny järnväg mellan Göteborg-Borås kommer det bli aktuellt att dela upp sträckan i flera järnvägsplaner. En järnvägsplan utreder var och hur järnvägen ska byggas inom den beslutade korridoren. Då studeras alternativa utformningar och detaljer för järnvägens utformning, tekniska lösningar, skyddsåtgärder med mera för att klarlägga markbehoven. I detta skede kommer det att hållas flera samråd och större fokus ligger då på enskildas intressen och hur fastighetsägare påverkas av den nya järnvägen. De synpunkter som kommer in redovisas i en samrådsredogörelse på samma sätt som sker i lokaliseringsutredningen. Även i detta skede tas en miljökonsekvensbeskrivning fram. Länsstyrelsen ska godkänna miljökonsekvensbeskrivningen innan järnvägsplanen ställs ut för granskning. Efter granskningen ska länsstyrelsen tillstyrka planen.

Därefter gör Trafikverket en **fastställelseprövning**. När järnvägsplanen fastställts och den har vunnit laga kraft kan järnvägen börja byggas.

Vi planerar att börja bygga den nya järnvägen någon gång mellan 2025-2027.

Andra utredningar som pågår i stråket

Trafikverket genomför en åtgärdsvalsstudie i stråket Göteborg–Borås. Syftet med studien är att klargöra vilka åtgärder som krävs på Kust till kustbanan och riksväg 40 för att möta framtida transportbehov för både gods- och persontrafik. Studien bedrivs parallellt med lokaliseringen av den nya järnvägen.

Trafikverket och Västra Götalandsregionen har även fört en dialog om eventuella ytterligare stationer. Slutsatsen är att nyttorna som ytterligare stationer kan medföra inte uppväger nackdelarna. Men Västra Götalandsregionen har gett Trafikverket inriktningen att vi inte bör omöjliggöra en framtida station vid Landvetter södra, en ny stad som planeras söder om Landvetter. När vi planerar för den nya järnvägen så utgår vi därför från stationsorterna Mölndal, Landvetter flygplats och Borås. Men vi kommer även att beskriva hur en station vid Landvetter södra skulle kunna anslutas i framtiden.

Trafikverket genomför en förberedande studie för den nya järnvägen öster om Borås. Syftet med studien är att få mer kunskap som stöd i vårt arbete med korridorer för ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Studien ska också visa hur korridorerna kan komma att påverka den fortsatta sträckningen av järnvägen mot Jönköping.

Vill du veta mer?

Denna planlägningsbeskrivning kommer att uppdateras löpande under arbetets gång. Hör gärna av dig till oss om du har frågor! Mer information om den nya järnvägen och kontaktuppgifter hittar du på vår webbsida www.trafikverket.se/goteborg-boras.



Adress:

405 33 Göteborg, Besöksadress: Vikingsgatan 2-4

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

www.trafikverket.se