



PM

# Komplettering till lokaliseringsutredning granskningshandling

Ny järnväg Göteborg–Borås

Ärendenummer TRV 2021/128691

**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 405 33 Göteborg

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto: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

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Sammanfattning</b> .....                           | <b>4</b>  |
| <b>1 Inledning</b> .....                              | <b>8</b>  |
| 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        |
| <b>2 Syfte och mål för projektet</b> .....            | <b>13</b> |
| 2.1 Syfte och övergripande mål för nya stambanor..... | 13        |
| 2.2 Ändamål för Göteborg–Borås .....                  | 13        |
| 2.3 Projekt mål 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        |
| <b>3 Den framtida järnvägen</b> .....                 | <b>21</b> |
| 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        |
| <b>4 Förutsättningar</b> .....                        | <b>26</b> |
| 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        |
| <b>5 Utvärdering.....</b>  | <b>29</b> |
| 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        |
| <b>6 Sammanvägd bedömning och rangordning av alternativ .</b>                | <b>41</b> |
| 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        |
| <b>7 Referenser .....</b>  | <b>50</b> |
| <b>Bilaga 1 Projekt mål för Ny järnväg Göteborg–Borås .....</b>              | <b>53</b> |
| <b>Bilaga 2 Reviderade kartor korridorer för tillåtlighetsprövning .....</b> | <b>56</b> |

# 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 lokaliseringstudien. 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 tillåtelseprövning hos regeringen.

Promemorian kompletterar den tidigare framtagna lokaliseringstudien 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 lokaliseringstudien 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 lokaliseringstudien 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 lokaliseringstudie för sträckan påbörjades år 2019. Regeringen beslutade i oktober 2020 att projekt Göteborg–Borås ska tillåtelseprövas 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

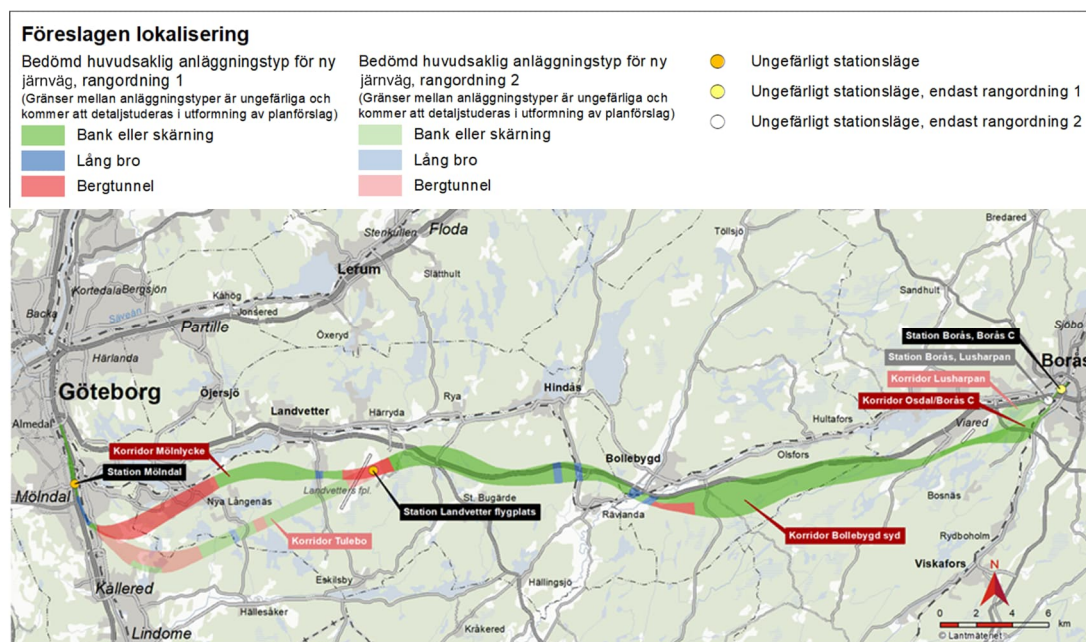
statens givna ekonomiska ramar, kan få en större uppslutning i regionen.  
(Regeringen, 2024-05-23)

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

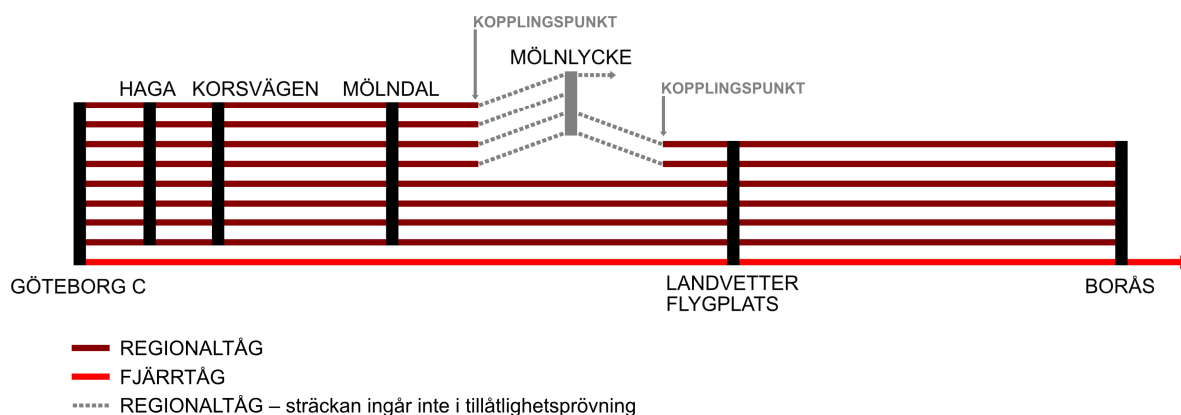
*Uppdrag att planlägga* leder till en förändrad referenstrafik. Se tidigare referenstrafik i lokaliseringsutredningen avsnitt 3.1.2 Planerad trafik och tågtyper.

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 föreslagna 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 lokaliseringstudien, 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 lokaliseringstudien 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.

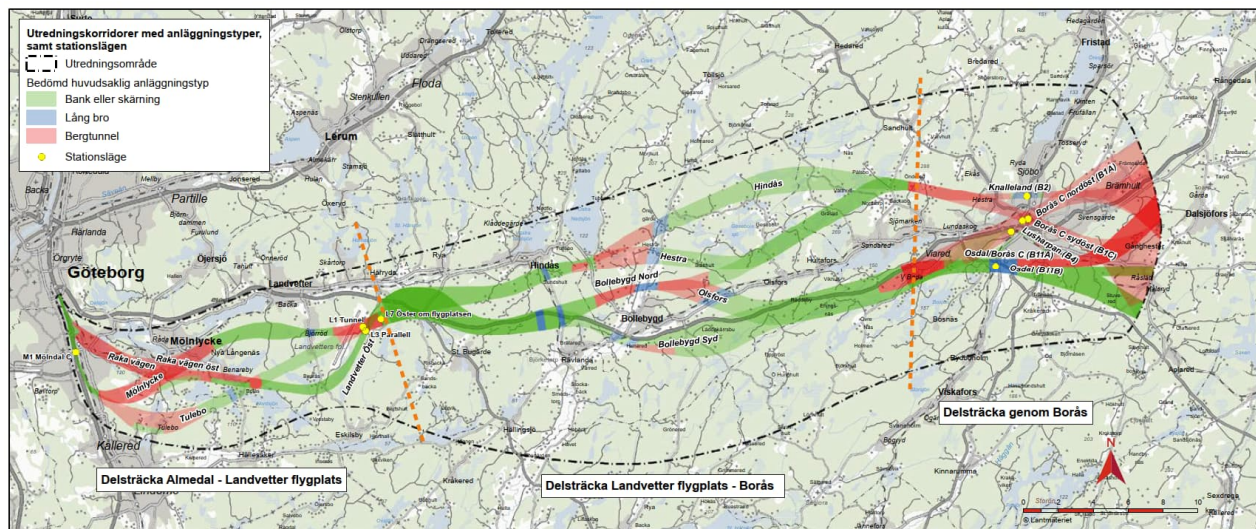
#### **4.2.2 Vattentäkter och vattenskyddsområden**

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.

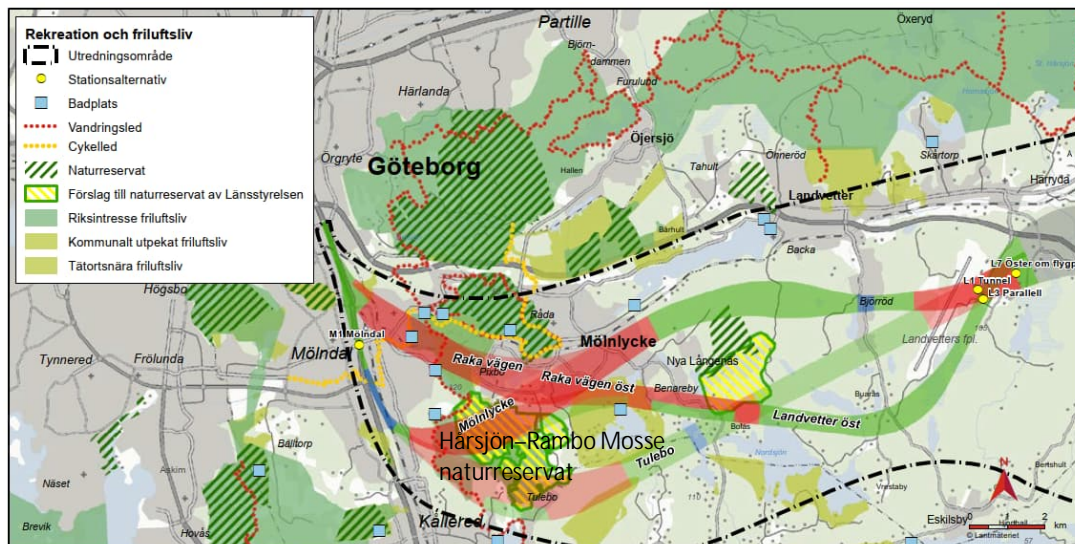
Tåg som transportmedel är både energieffektivt och yteffektivt, det vill säga tar liten plats i relation till kapaciteten, jämfört med andra trafikslag. Minst energieffektivt är resor med flyg, som kräver cirka 15 gånger mer energi per fordonskilometer än höghastighetståg. En överflyttning av resor från 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.

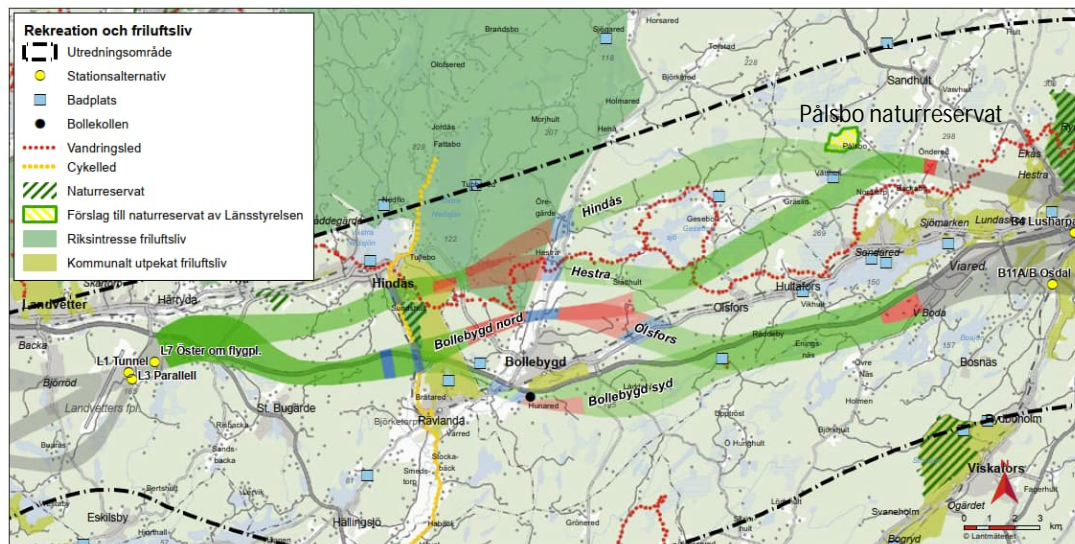


Figur 4. Karta som visar bland annat Hårsjön-Rambo Mosses naturreservat och utredda korridorer (figur 7.10 i lokaliseringsutredningen). Det som är markerat som förslag till naturreservat av Länsstyrelsen vid Hårsjön-Rambo Mosse är nu antaget.

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.



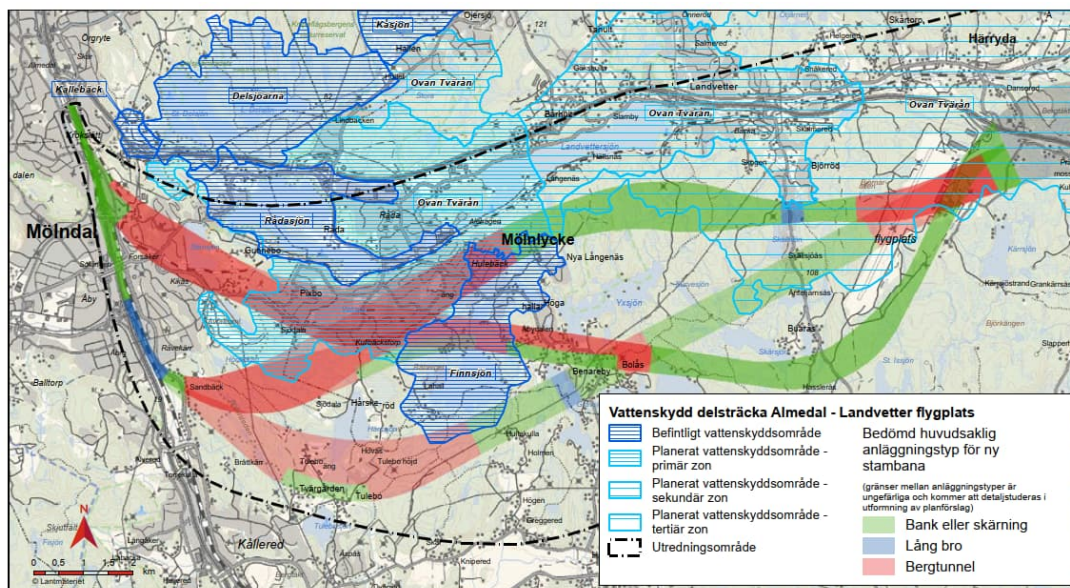


Figur 5. Karta som visar bland annat Pålbo naturreservat och utredda korridorer (figur 7.26 i lokaliseringsutredningen). Det som är markerat som förslag till naturreservat av Länsstyrelsen vid Pålbo är nu antaget.

*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.

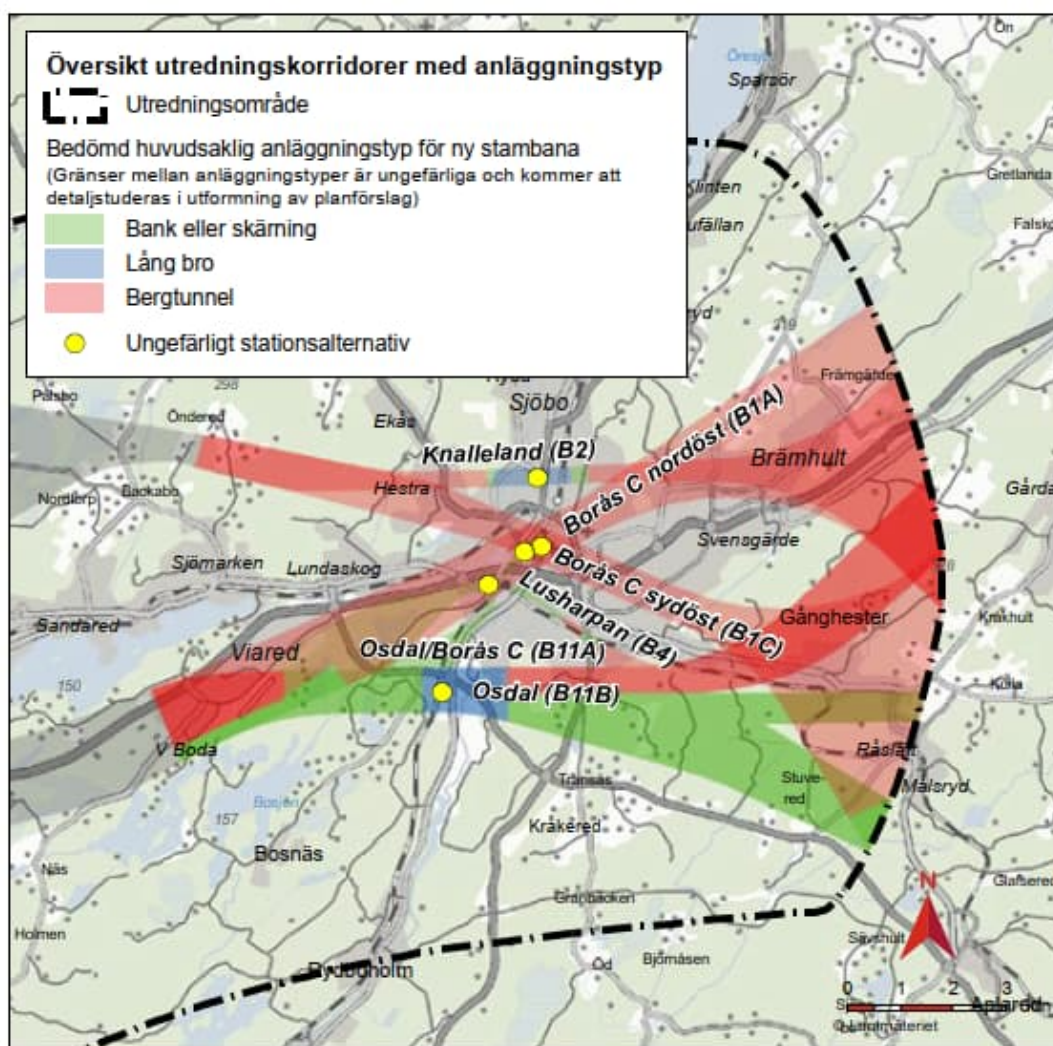
## **Kapacitet och robusthet**

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 järnvägs korridor, Ny järnväg Göteborg-Borås. För utökad järnvägs korridor 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 projekt målsuppfyllelse.

De projekt mål som formulerats om, se avsnitt 2.3 Projekt mål för Göteborg–Borås, är fortsatt en del av projekt målsuppfyllelsen. Värderingen av projekt målsuppfyllelsen 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 projekt målsuppfyllelse för samtliga nu gällande projekt mål. Projekt målsuppfyllelsen stödjer den rangordning av alternativ som gjorts.



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

Tabell 2. Sammanvägd projektmålsuppfyllelse för lokaliseringalternativen

| 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) |
|-------------------------|--|--|--|---|---|
| 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-<br>gripande<br>målområde | Projekt mål  | Mölnlycke<br>-<br>Bollebygd Syd<br>-<br>Lusharpan (B4) | Mölnlycke<br>-<br>Bollebygd Syd<br>-<br>Osdal/Borås C (B11A) | Tulebo<br>-<br>Bollebygd Syd<br>-<br>Lusharpan (B4) | Tulebo<br>-<br>Bollebygd Syd<br>-<br>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-<br>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-<br>gripande<br>målområde | Projekt mål  | Mölnlycke<br>- Bollebygd Syd<br>- Lusharpan (B4) | Mölnlycke<br>- Bollebygd Syd<br>- Osdal/Borås C (B11A) | Tulebo<br>- Bollebygd Syd<br>- Lusharpan (B4) | Tulebo<br>- Bollebygd Syd<br>- 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-<br>ekonomi           | Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska nyttorna blir så stora som möjligt sett ur ett långsiktigt perspektiv.   |  |  |   |   |
| Samhälls-<br>ekonomi           | Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska kostnaderna blir så låga som möjligt sett ur ett långsiktigt perspektiv. |  |  |   |   |



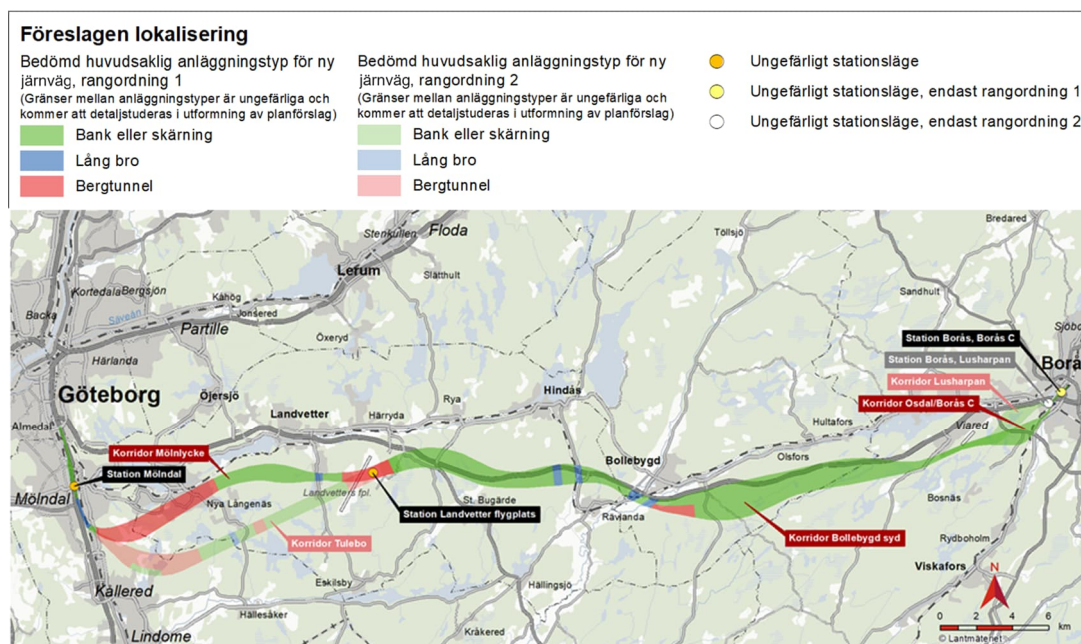
## 6.7 Rangordning av alternativ

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 återrappport 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**

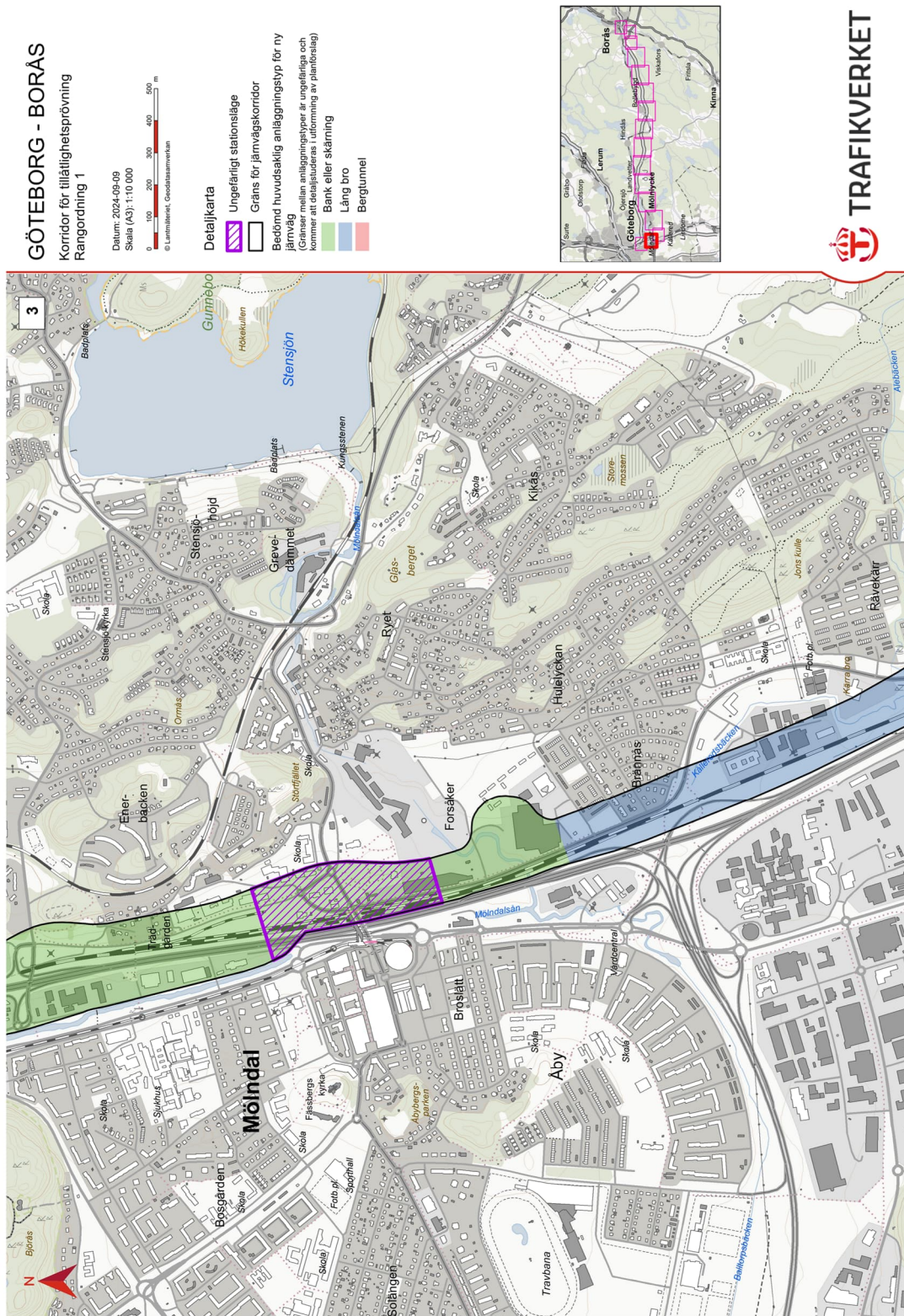
- Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till attraktiva livsmiljöer.
- Den nya järnvägen och dess stationer ska, utifrån platsens förutsättningar och människors behov, skapa möjligheter för och bidra till en attraktiv 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

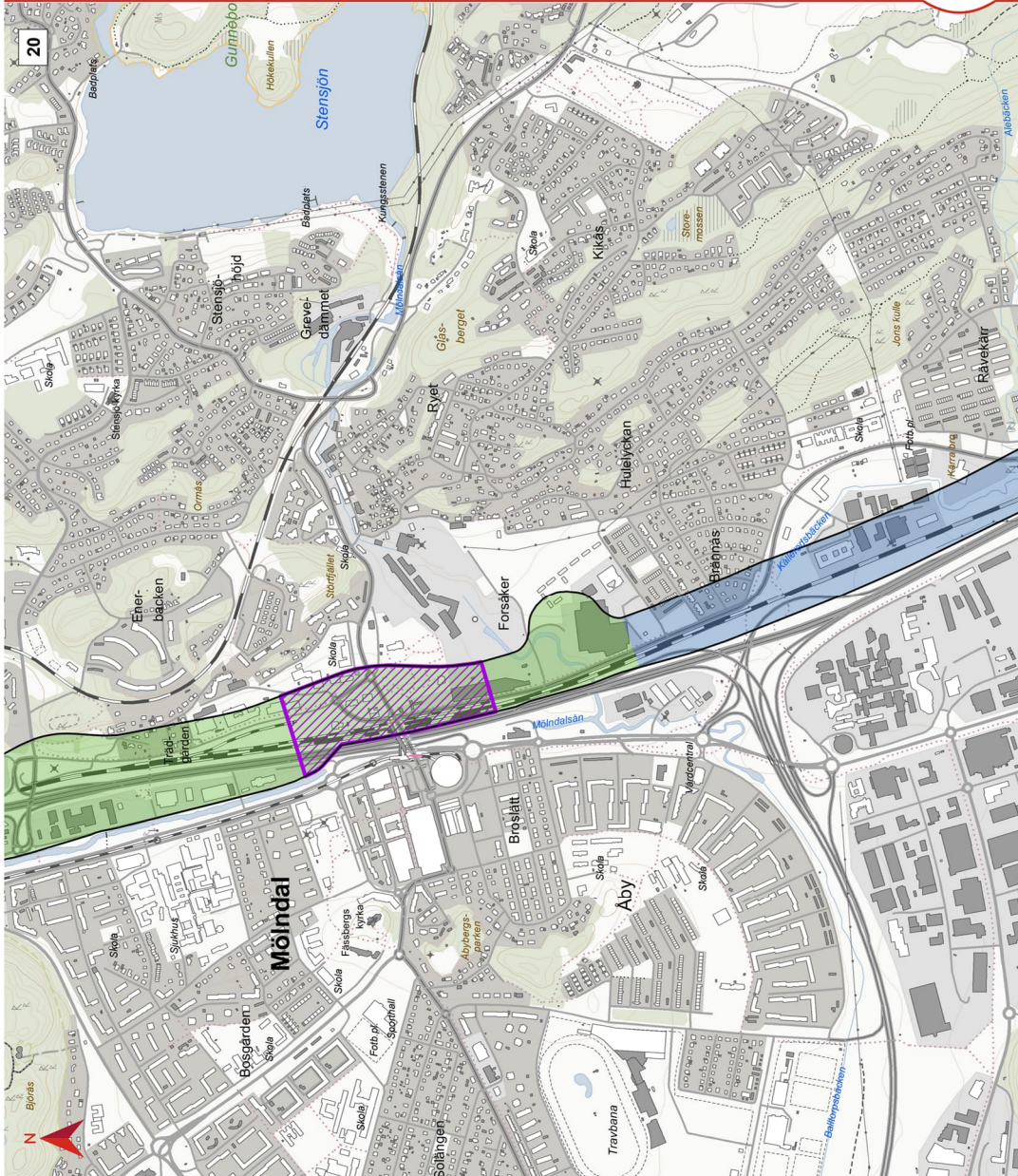
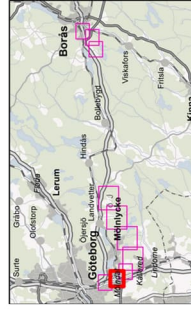
### Rangordning 2

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



#### 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](http://trafikverket.se)**