

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ny järnväg Göteborg–Borås Delen Almedal–Mölndal

Göteborgs Stad och Mölndals stad,
Västra Götalands län

Järnvägsplan 2026-10-01
Ärendenummer TRV 2024/132436



Trafikverket

Postadress: Trafikverket, 411 04 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1, ej känslig

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse – Ny järnväg Göteborg–Borås, delen Almedal–Mölnadal, Järnvägsplan

Författare: Karin Blomsterberg, Mattias Bååth, Sara Duvelid, Ramboll

Dokumentdatum: 2026-10-01

Ärendenummer: TRV 2024/132436 med tillhörande ärendenummer

Uppdragsnummer: 178786

Version: 1.0

Projektledare: Karin Malmqvist, Trafikverket

Produktansvarig: Lisa Pauldén, Elisabeth Setterstig, Trafikverket

Figurer och illustrationer: Trafikverket

Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samråd bedrivits under framtagande av planförslag för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås, delen Almedal–Mölndal. I samrådsredogörelsen beskrivs vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttranden, minnesanteckningar och protokoll finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats under den del av samrådet som genomförts under våren 2025. Samråd i lokaliseringsutredningen beskrivs i separat samrådsredogörelse.

Synpunkter, protokoll etcetera finns diarieförda under ärendenummer TRV 2024/132436.

Ett separat samråd genomfördes för samråd inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet. Synpunkter, protokoll etcetera för detta samråd finns diarieförda under ärendenummer TRV 2025/14710.

I juni 2026 erhöll Trafikverket tillåtlighet från regeringen. Regeringens beslut om tillåtlighet finns diarieförd under ärendenummer TRV 2022/13298.

Innehåll

1 Samrådsprocessen	6
1.1 Tidigare planläggning och samråd	6
1.2 Samråd vid utformning av planförslag.....	6
2 Mötesserier och särskilda samrådsmöten	8
2.1 Gemensamma mötesserier för Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke.....	8
2.1.1 Politisk samrådsgrupp	8
2.1.2 Tjänstepersonsgrupp.....	8
2.1.3 Miljösamverkansgrupp.....	9
2.2 Länsstyrelsen Västra Götaland.....	9
2.3 Mölndals stad	9
2.4 Göteborgs Stad	10
2.5 Ideella naturvårdsföreningar	10
2.6 Ledningsägare.....	10
2.7 Risk och säkerhet/räddningstjänst	10
2.8 Statliga verk.....	11
2.9 Enskilda som kan bli särskilt berörda (fastighetsägare och verksamhetsutövare)	11
3 Samråd 1 våren 2025.....	12
3.1 Samrådsrets	12
3.2 Inbjudan till samråd	16
3.2.1 Digitalt samråd.....	16
3.2.2 Samrådsmöte	18
3.3 Inkomna yttranden och synpunkter	18
3.4 Berörd länsstyrelse - Länsstyrelsen Västra Götaland	18
Process och planering	19
3.5 Berörda kommuner.....	27
3.5.1 Göteborgs Stad/Stadsbyggnadsförvaltningen	27
3.5.2 Mölndals stad	28
3.6 Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund	40
3.6.1 Västra Götalandsregionen (VGR)	40
3.6.2 Västtrafik AB.....	42
3.6.3 Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG).....	43

3.7 Berörda statliga myndigheter	44
3.7.1 Livsmedelsverket	44
3.7.2 Myndigheten för civilt försvar (MCF) (tidigare Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	44
3.7.3 Statens geotekniska institut (SGI)	45
3.7.4 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)	45
3.7.5 Övriga myndigheter	45
3.8 Berörda statliga bolag	46
3.8.1 Jernhusen AB	46
3.8.2 Swedavia	46
3.9 Organisationer som kan bli särskilt berörda	46
3.9.1 Odlarföreningen Tillsammans	46
3.9.2 Mölndals vattenråd	47
3.10 Övriga	48
3.10.1 Region Halland	48
3.10.2 Bollebygds kommun	49
3.10.3 Borås stad	49
3.10.4 Härryda kommun	49
3.10.5 Castellum	50
3.10.6 Fastighets AB Balder	50
3.10.7 Ikano Bostad/Fastighets AB Forsåker	51
3.10.8 MölnDala Fastighets AB	51
3.10.9 Platzer Fastigheter AB	52
3.10.10 Snälltåget	52
3.10.11 Ellevio AB	52
3.10.12 Gryaab AB	53
3.10.13 Göteborg Energi	53
3.10.14 Göteborgs Stad/Kretslopp och vatten (KoV)	53
3.10.15 Mölndal Energi AB/Mölndal Energi Nät AB (MENAB)	54
3.10.16 Nordion	55
3.10.17 Skanova (Telia Company) AB	55
3.11 Allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda	55

1 Samrådsprocessen

Planläggningsprocessen för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås innehåller fem faser. Dessa beskrivs kortfattat i Figur 1.



Figur 1 Göteborg–Borås planläggningsprocess för järnvägsplan. Mörkt block visar vilken fas som pågår nu. Grått block visar avslutad fas.

1.1 Tidigare planläggning och samråd

Planläggningsprocessen för ny järnväg mellan Göteborg-Borås inleddes med samrådsunderlag inför beslut om betydande miljöpåverkan och lokaliseringsutredning för hela sträckan Göteborg–Borås. Under de faserna genomfördes tre större samrådstillfällen samt flertalet möten. Därefter har sträckan delats upp i flera delar och planförslag till järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning tas fram för respektive del. Samrådsredogörelsen för samrådsunderlaget och lokaliseringsutredning gäller därmed även för planförslaget till järnvägsplan Almedal–Mölndal. Samrådsredogörelsen för samrådsunderlaget och lokaliseringsutredningen finns diarieförd på ärendenummer TRV 2021/128691:55.

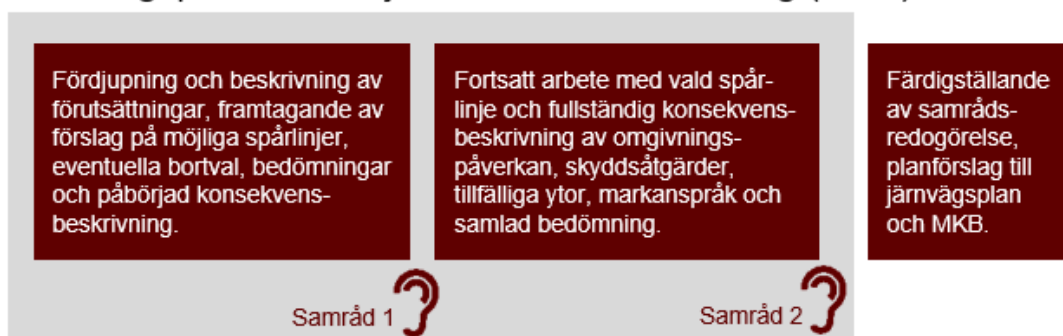
Lokaliseringsutredningen ställdes ut för granskning inför tillåtlighetsprövning. Granskningsutlåtandet för lokaliseringsutredningen finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691:177. I juni 2026 gav regeringen tillåtlighet till att bygga den nya järnvägen i den korridor som Trafikverket föreslagit.

Det har även varit en kompletterande granskning av lokaliseringsutredningen, på delen i anslutning till Mölndalsån vid Forsåker. Det kompletterande granskningsutlåtandet finns diariefört på ärendenummer TRV 2021/128691.

1.2 Samråd vid utformning av planförslag

Samråd under framtagande av järnvägsplan utgår från en översiktlig planering med två större samrådstillfällen, se Figur 2. Översiktlig planering av samråd med två större samrådstillfällen. Samrådstillfällena illustreras med ett öra.ovan, pågått löpande samråd i form av möten. För järnvägsplan Almedal–Mölndal innebär det att ett av de större samrådstillfällena har skett under våren 2025. Denna samrådsredogörelse har upprättats i en första version efter samråd 1 och kommer att uppdateras inför samråd 2. Ytterligare kompletteringar kommer att göras efter att nästa samrådstillfälle genomförts.

Järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning (MKB)



Figur 2. Översiktlig planering av samråd med två större samrådstillfällen. Samrådstillfällena illustreras med ett öra.

2 Mötesserier och särskilda samrådsmöten

Samråd med Länsstyrelsen Västra Götaland sker, utöver att representanter deltar i politisk samrådsgrupp och tjänstepersonsgrupp, genom gemensamma möten för hela sträckan Göteborg–Borås och separata möten för respektive järnvägsplan.

Dessa mötesserier startades upp under faserna samrådsunderlag och lokaliseringsutredning och har fortsatt under planläggningen. De kontinuerliga mötesserierna är en viktig del i samrådet. Möten har även hållits med andra intressenter, vilket beskrivs i kapitel 2.5 och framåt.

2.1 Gemensamma mötesserier för Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke

Sedan starten av planlägningsprocessen för Ny järnväg Göteborg–Borås har Trafikverket tillsammans med berörda kommuner, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Länsstyrelsen Västra Götaland, Göteborgsregionens kommunalförbund, Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund och Swedavia två etablerade grupper för samverkan för stråket Göteborg–Borås; politisk samrådsgrupp och tjänstepersonsgrupp. Sedan uppstarten av arbetet med järnvägsplaner finns även en mötesserie med länsstyrelsen som benämns Miljösamverkan.

2.1.1 Politisk samrådsgrupp

Politisk samrådsgrupp består av politiker och tjänstepersoner från Göteborgs Stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Bollebygds kommun, Borås Stad samt representanter för Länsstyrelsen Västra Götaland, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgsregionens kommunalförbund, Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund och Swedavia samt Trafikverket.

Politiska samrådsgruppen har som syfte att diskutera strategiska förutsättningar och förslag gällande Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke. Gruppen har ett ansvar att skapa gemensamma bilder och se helheten för att kunna göra korrekta ställningstaganden och skapa acceptans för fattade beslut i den egna organisationen. Möten hålls en till två gånger per år eller efter behov.

2.1.2 Tjänstepersonsgrupp

Tjänstepersonsgrupp består av tjänstepersoner, samhällsbyggnadschef eller motsvarande för Göteborgs Stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Bollebygds kommun, Borås Stad samt representanter för Länsstyrelsen Västra Götaland, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Göteborgsregionens kommunalförbund, Boråsregionen Sjuhärads kommunalförbund, Swedavia samt Trafikverket.

Tjänstepersonsgruppen har som syfte att skapa samsyn kring och förankra övergripande samhällsplaneringsfrågor som berör fler än en kommun, gällande Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana. Tjänstepersonsgruppen har ett ansvar att se till hela stråket samt bidra

med konsekvensbeskrivningar av olika scenarier för att möjliggöra ett ställningstagande i den egna gruppen eller i politiska samrådsgruppen. Möten hålls två gånger per år eller efter behov.

På mötena har det diskuterats frågor som tillåtlighetsansökan, indelning och upphandling av järnvägsplaner, processen och tidplaner för arbetet med järnvägsplaner och hur arbetet hänger ihop med kommunens detaljplaner. I december 2022 beslutade regeringen att pausa planläggningen därmed även mötesserien. I september 2024 fick Trafikverket ett justerat uppdrag och arbetet med järnvägsplanerna och mötesserien återstartades. Därefter har Trafikverkets nya uppdrag diskuterats, syfte med Bibana Mölnlycke, status i arbetet med tillåtlighetsansökan, tidplan för järnvägsplanerna, avtal samt hur samråd och samverkan ska gå till i olika mötesserier och i arbetet med järnvägsplanerna. Parterna i mötesserien har fått möjlighet att lyfta frågor och komma med inspel.

2.1.3 Miljösamverkansgrupp

Miljösamverkansgruppen är en mötesserie med Länsstyrelsen Västra Götaland som syftar till att samordna övergripande frågeställningar avseende järnvägsplaner, miljökonsekvensbeskrivningar och miljöprövningar för att få en likriktad hantering längs hela stråket. Möten hålls två gånger per år eller efter behov.

2.2 Länsstyrelsen Västra Götaland

En mötesserie för järnvägsplan Almedal–Mölnadal med länsstyrelsen initierades under 2022. Efter detta gick projektet in i en paus, och inga ytterligare möten hölls förrän i oktober 2024 då ett uppstartsmöte för den fortsatta samrådsprocessen genomfördes. Vid detta möte gjordes en genomgång och repetition av tidigare bedömningar samt en utvärdering av förordad spårlinje.

Efter uppstarten har ett flertal generella och tematiska möten hållits tillsammans med länsstyrelsen, bland annat inom områdena arkeologi, föroreningar, mark och vatten, risk och säkerhet samt vattenverksamhet.

2.3 Mölndals stad

Kommunmöten utgörs av tjänstemän från respektive kommun med mandat att ta med sig uppgifter in i den egna organisationen, driva dem samt återkoppla fattade beslut. Sammankallande är Trafikverkets projektledare. Syftet är samverkan med kommunen om samordning och framdrift i planlägningsprocessen när det gäller järnvägsplan och miljökonsekvensbeskrivning samt tillhörande/efterföljande miljöprövningar samt koordinering med den kommunala fysiska planeringen. Trafikverket informerar fortlöpande om projektets framdrift och kommunen har möjlighet att lyfta frågeställningar som berör kommunen.

En mötesserie med Mölndals stad inleddes under 2022, med ett möte i november och ett i december. Därefter gick projektet in i en paus. Efter pausen återupptogs mötesserien och månadsvisa möten har genomförts från och med oktober 2024. Mötesserien pågick ännu i samband med att denna samrådsredogörelse sammanställdes.

Utöver kommunmötena har en serie plansamordningsmöten genomförts med syfte att samordna järnvägsplane- och detaljplaneprocesserna. Därutöver har arbetsmöten där olika

frågor hanterats efter behov genomförts. Exempel på frågor som löpande har diskuterats är Lackarebäcksmotet med bland annat utformning av gång- och cykellösningen, Mölndal station och norra plattformsförbindelsen, kapacitetshöjande åtgärder i Källeredsbäcken samt läge för Kungsbackavägen. Även tematiska frågor med koppling till skyddsåtgärder har diskuterats.

En separat serie med arbetsgruppsmöten har också genomförts avseende bytespunkt Mölndalsbro. I denna arbetsgrupp deltar, utöver Trafikverket och Mölndals stad, även Västtrafik och VGR Fastigheter (tidigare Västfastigheter).

Inför och efter samråd 1 har projektet träffat kommunstyrelsen och kommunfullmäktige i Mölndals stad. Det har då informerats om innehållet i samråd 1 och strategiska frågor har diskuterats, bland annat gällande Forsåkerbron och Lackarebäcksmotet.

2.4 Göteborgs Stad

Trafikverket har genomfört en serie plansamordningsmöten med Göteborgs Stad med syfte att samordna järnvägsplaneprocessen och detaljplaneprocessen. Exempel på frågor som löpande har diskuterats i plansamordningsmöte är bland annat risk och säkerhet samt utformning av påkörningsskydd, markintrång och spårdispens samt ytor för Västlänken, gång- och cykelbro mellan Almedal och Kallebäck, lastgatan vid Maxi ICA Stormarknad samt byggbarhet.

Vid dessa möten har även exploatören deltagit.

2.5 Ideella naturvårdsföreningar

Inga separata möten har hittills hållits under samråd 1 med naturvårdsföreningar. Dessa har i stället hänvisats till att lämna sina synpunkter inom ramen för det samråd som genomfördes under våren 2025.

2.6 Ledningsägare

Järnvägsplanen konstaterar att 13 ledningsägars anläggningar kommer att beröras av de planerade arbetena. Möten med ledningsägare inleddes under hösten 2022. Syftet med mötena har varit att informera om de planerade utbyggnadsarbetena, att inhämta uppgifter om befintligt ledningsnät avseende exempelvis dimensioner, material med mera samt att klargöra eventuella krav på utförande och framtida utbyggnadsplaner som kan påverka kommande entreprenadarbeten för järnvägsutbyggnaden.

Möten har genomförts i flera omgångar, där störst fokus lagts på de ledningsägare vars anläggningar berörs i högre grad eller där arbetet bedömts som mer komplext i förhållande till övriga teknisklag. Syftet med mötena har dels varit att informera om planerade arbeten på järnvägen samt berörda gator och vägar, dels att uppnå en samsyn kring erforderliga åtgärder för de olika ledningsslagen.

2.7 Risk och säkerhet/räddningstjänst

Under samrådsprocessen har regelbundna möten med Räddningstjänsten Storgöteborg genomförts, samt ett antal gemensamma samrådsmöten med Räddningstjänsten Storgöteborg och länsstyrelsen.

Syftet med mötesserien är att upprätta ett samarbete om risk- och säkerhetsfrågor inom projektet.

2.8 Statliga verk

Inga separata möten har hållits under samråd 1 med andra statliga verk. Dessa har i stället hänvisats till att yttra sig om ramen för det samråd som genomfördes under våren 2025.

2.9 Enskilda som kan bli särskilt berörda (fastighetsägare och verksamhetsutövare)

Trafikverket för en löpande dialog och möter berörda fastighetsägare genom hela samrådsprocessen, särskilt de som påverkas av projektets markanspråk.

Trafikverket har kontaktat fastighetsägare som sannolikt kan beröras av markintrång eller som hamnar nära den nya järnvägen eller annan statlig eller kommunal infrastruktur som behöver flyttas. Trafikverkets förhoppning med dessa kontakter har delvis varit att tidigt skapa kontaktvägar med de som riskerar att påverkas mest av projektet. Möten har genomförts både fysiskt och digitalt för att informera om och öka medvetenheten om pågående planering av järnvägen. I mötena har Trafikverket även delat generell information om markåtkomstprocessen och förtydligat ersättningsregler samt tidplan. Synpunkter som har kommit upp i dessa möten har tagits med och så långt som möjligt beaktats i projekteringen. Trafikverket har även förtydligat att det är möjligt att återkomma med ytterligare synpunkter vid nästa samrådstillfälle.

Frågor och synpunkter som kommit in i samrådet från fastighetsägare, boende och verksamma redovisas och besvaras i avsnitt 3.11. De ämnesområden som lyfts i frågor och synpunkter handlar bland annat om tidplan, påverkan och framkomlighet under byggskedet, fastighetsvärden och ersättningsfrågor, föreslagen utformning för järnvägsanläggningen samt permanent påverkan på boende-, livs- och naturmiljöer.

3 Samråd 1 våren 2025

Trafikverkets syfte med samråd är att samla in synpunkter samt att informera om ett projekts process och alternativ. Samrådet används för att få in information från myndigheter, boende, företag, andra berörda samt allmänheten. Synpunkterna blir ett viktigt underlag i det fortsatta planeringsarbetet.

Vid det första samrådet för Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke, delen Almedal–Mölndal presenterades Trafikverkets förslag på möjliga spårlinjer och eventuella bortval. Trafikverket samrådde även miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen samt miljöprövningar som kräver en tillståndsansökan. Under samrådstiden 11 april–27 maj, våren 2025, kunde kommuner, länsstyrelser, regioner, myndigheter, organisationer och allmänheten lämna synpunkter på möjliga spårlinjer, eventuella bortval, bedömningar och påbörjad konsekvensbeskrivning inom utredningsområdet. En separat samrådsredogörelse för samrådet om ansökan om tillstånd för vattenverksamhet tas fram i det fortsatta arbetet inför att ansökan skickas in till mark- och miljödomstolen. Den samrådsredogörelsen finns att tillgå hos Trafikverket under ärendenummer TRV 2025/14710.

Samrådstillfället under våren 2025 omfattade järnvägsplanen med planbeskrivning och miljökonsekvensbeskrivning. Under perioden 11 april–27 maj 2025 presenterades samrådshandlingen som bestod av följande handlingar:

- Planbeskrivning samrådshandling, samråd 1 våren 2025, daterad 2025-03-28.
- Miljökonsekvensbeskrivning, samråd 1 våren 2025, daterad 2025-03-28.
 - Bilaga 1 till Miljökonsekvensbeskrivning Förslag till bedömningsskalor, daterad 2025-03-28.
- Integrerad landskapskaraktärsanalys, samråd 1 våren 2025, daterad 2025-03-28.
- Social konsekvensanalys, samråd 1 våren 2025, daterad 2025-03-28.
- Kulturarvsanalys, daterad 2025-03-28.
- PM metod för val av spårlinje, samråd 1 våren 2025, daterad 2025-03-28.

Följande handling fanns också tillgänglig:

- Samrådsunderlag till ansökan om tillstånd vattenverksamhet, samråd 1 våren 2025, daterad 2025-03-28.

Samtliga dokument som listas ovan finns fortfarande att tillgå hos Trafikverket, på projektets webbsida.

3.1 Samrådsrets

Samrådsretsen har identifierats utifrån en intressentanalys. Samrådsretsen stämdes även av med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och med berörda kommuner innan utskick till samrådet våren 2025.

Samrådsretsen omfattar berörd länsstyrelse, berörda kommuner, berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund, berörda statliga myndigheter, berörda

statliga bolag, organisationer och föreningar som kan antas bli berörda, övriga samt enskilda som särskilt berörs och allmänhet.

Tabell 1 Samrådsrets för samråd våren 2025.

Parter i samrådsrets

BERÖRD LÄNSSTYRELSE

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

BERÖRDA KOMMUNER

Göteborgs Stad

Mölnads stad

**BERÖRD REGION, KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET OCH
KOMMUNALFÖRBUND**

Västra Götalandsregionen

Västtrafik

Göteborgsregionens kommunalförbund

Räddningstjänsten Storgöteborg

BERÖRDA STATLIGA MYNDIGHETER

Arbetsmiljöverket

Bergsstaten

Boverket

Elsäkerhetsverket

Energimyndigheten

Folkhälsomyndigheten

Fortifikationsverket

Försvarmakten

Havs- och vattenmyndigheten

Jordbruksverket

Kammarkollegiet

Kemikalieinspektionen

Lantmäteriet

Livsmedelsverket

Luftfartsverket

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Naturvårdsverket

Polisen

Post- och telestyrelsen

Riksantikvarieämbetet

Sjöfartsverket

Skogsstyrelsen

Statens Geotekniska institut

Statens fastighetsverk

Strålsäkerhetsmyndigheten

Sveriges Geologiska undersökning (SGU)

Sveriges Meteorologiska och Hydrologiska Institut (SMHI)

Tillväxtverket
Transportstyrelsen
Vattenmyndigheten för Västerhavets vattendistrikt

BERÖRDA STATLIGA BOLAG

Jernhusen
Swedavia

ORGANISATIONER OCH FÖRENINGAR SOM KAN ANTAS BLI BERÖRDA

Intresse- och aktivitetsföreningar

Botaniska föreningen i Göteborg
Friluftsrämjandet i Mölndal
Funktionsrätt Västra Götaland
Järnvägsfrämjandet
Lantbrukarnas riksförbund (LRF)
Mölndals kvarnby
Mölndals Tennisklubb
Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)
Odlingsföreningen Tillsammans
Sportfiskarna
Svensk cykling
Västergötlands Botaniska förening
Västsvenska entomologklubben

Naturskyddsföreningar

Mölndals Naturskyddsförening
Naturskyddsföreningen i Göteborg

Fågelföreningar

Göteborgs ornitologiska förening
Sveriges Ornitologiska Förening
Västergötlands ornitologiska förening

Fiskevårdsförbund

Mölndalsåns fiskevårdsförening

Vattenvårdsförbund

Mölndalsåns vattenråd

ÖVRIGA

Övrig länsstyrelse, region och kommun

Region Halland
Bollebygds kommun
Borås Stad
Härryda kommun

Politiska partier

-

Näringsliv och näringslivsorganisationer

Branschföreningen Tågföretagen

Business Region Göteborg
Citycon Mölndals Galleria Fastighets AB
Fastighets AB Forsåker, Ikano Bostad
Mölndala Fastighets AB
NCC Property Development
Näringslivets Transportråd
Svenskt Näringsliv
Sveriges Åkeriföretag
Västsvenska Handelskammaren

Ledningsägare

Ellevio AB
Gryaab
Göteborg Energi – gas, el, opto samt fjärrvärme
Kretslopp och vatten (Göteborgs Stad)
Mölndal Energi – El samt fjärrvärme
Skanova
Global connect
Nordion Energi (fd Swedegas)
Mölndal stad VA

Övriga intressentgrupper

Gruppen Stoppa Höghastighetsbanan Västra Götaland

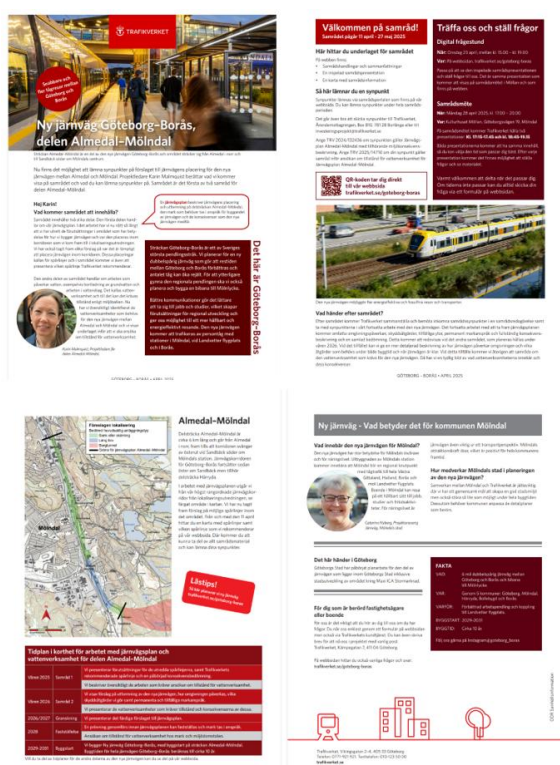
ENSKILDA SOM BERÖRS

Fastighetsägare inom planområdet
Väg- och samfällighetsföreningar inom planområdet

ALLMÄNHET

3.2 Inbjudan till samråd

Inbjudan till samråd annonserades i lokalpressen och genom digital annonsering i flera dagstidningar (Figur 3. Inbjudan till samråd som hölls under våren 2025.), på projektets webbsida och i sociala medier. Även informationsblad i pappersformat om projekt Göteborg–Borås, delen Almedal–Mölnådal delades ut, både till boende och företag samt verksamheter. I dessa informerade Trafikverket om läget i utredningen, hur man kunde lämna synpunkter och bjöd in till samrådsmöten, se Figur 4. Cirka 15 000 adresser ingick i utskicket.



Figur 4. Informationsblad från mars 2025. Bladet informerade om kommande samrådsmöten, hur synpunkter kunde lämnas och redovisade tidplanen i korthet.

3.2.1 Digitalt samråd

Ambitionen att hålla allmänheten och intressenter uppdaterade och välinformerade är hög och det har under utredningens gång funnits flera kanaler för information. Projektet har använt följande digitala verktyg i samrådet våren 2025:

- Samrådsportal
- Digital frågestund



INBJUDAN TILL SAMRÅD – PLANUTFORMNING

Planförslag för järnvägsplan respektive ansökan om tillstånd för vattenverksamhet, delen Almedal–Mölnådal, Göteborgs Stad och Mölnålds stad

Trafikverket planerar för en ny järnväg Göteborg–Borås och bibana till Mölnåcke. Den nya järnvägen ska förbättra arbets- och studiependlingen i stråket samt göra det möjligt att åka tåg till och från Landvetter flygplats. För att genomföra åtgärden kommer Trafikverket ta fram järnvägsplaner för järnvägen Göteborg–Borås och påbörja planeringen av bibanan till Mölnåcke.

Detta samråd är det första av två som syftar till att samråda delen Almedal–Mölnådal. Det finns nu möjlighet att ta del av underlag avseende:

- Planförslag för järnvägsplan Almedal–Mölnådal med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Underlaget för samråd redovisar förutsättningar inom järnvägskorridoren, möjliga utredda spårlinjer med tillhörande bedömningar, påbörjad konsekvensbedömning samt Trafikverkets rekommenderade spårlinje.
- Samrådsunderlag inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet för Järnvägsplan Almedal–Mölnådal. Samrådsunderlaget redovisar förutsättningar samt beskrivningar av identifierande vattenverksamheter som kräver tillstånd.

Samrådstid: 11 april – 27 maj 2025.

Plats för handlingar: www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-vastra-gotalands-lan/Goteborg-Borås/delstracka-almedalmolndal/

Samrådsmöte: Måndagen den 28 april 2025 kl. 17–20 Kulturhuset Möllan, Göteborgsvägen 19, Mölnådal. Under samrådsmötet kommer Trafikverket hålla två presentationstillfällen kl. 17:15–17:45 och kl. 18:45–19:15. Vid de två presentationstillfällena redovisas samma information och du som besökare kan därför välja att delta vid det tillfälle som passar dig bäst. Efter varje presentation kommer det finnas möjlighet att ställa frågor och se materialet. På samrådsmötet presenteras motsvarande underlag som finns att ta del av på webbsidan.

Digital frågestund: Onsdagen den 23 april, mellan kl. 15–19 svarar Trafikverket på dina frågor via vår webbsida. Om tiden inte passar kan du alltid skicka din fråga via ett formulär på webbsidan.

Synpunkter: Lämna dina synpunkter via samrådsportalen som finns på webbsidan under perioden 11 april – 27 maj 2025. Det går även bra att skicka synpunkter till Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge eller till investeringsprojekt@trafikverket.se. Om du skickar din synpunkt ska du ange ärendenummer. Ange TRV 2024/132436 om synpunkten avser planförslag för Järnvägsplan Almedal–Mölnådal med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Ange TRV 2025/14710 om din synpunkt avser Samrådsunderlag inför ansökan om tillstånd för vattenverksamhet för Järnvägsplan Almedal–Mölnådal.

Mer information: www.trafikverket.se/vara-projekt/vastra-gotalands-lan/Goteborg-Borås/delstracka-almedalmolndal/
Trafikverkets kundservice tel. 0771 921 921.



Trafikverket ansvarar för statliga vägar och järnvägar samt långsiktig planering av det samlade transportsystemet.

Figur 3. Inbjudan till samråd som hölls under våren 2025.

- Projektsidan
- Digital tillgänglighet

I efterföljande stycken ges en beskrivning av respektive digitalt verktyg.

Samrådsportal

För att nå ut till en så bred målgrupp som möjligt upprättades en samrådsportal inför samrådet. Portalen gjorde det möjligt att på ett överskådligt sätt ge information om aktuell fas i projektet. Den möjliggjorde även för allmänheten att lämna sina synpunkter direkt i en digital karta. Samrådsportalen fanns att nå på projektets webbsida och gick att öppna på en dator, men även i mobiltelefon och på surfplatta.

Samrådsportalen hade sex huvudflikar.

- *Om projektet och samrådet*: Presenterade vilken fas projektet befann sig i och vilka faser som följer.
- *Förutsättningar*: Beskrev de förutsättningar som finns i utredningsområdet.
- *Järnvägsplanens förslag och kartor*: Sammanfattade de framtagna förslaget.
- *Järnvägsplanens effekter och konsekvenser*: Beskrev projektets effekter och konsekvenser.
- *Tillståndsansökan för vattenverksamhet*: Beskrev det parallella samrådet gällande vattenverksamhet.
- *Lämna din synpunkt*: Under fliken kunde man lämna sina synpunkter direkt i kartan.

Samrådsportalen har under samrådet besökts av cirka 1800 besökare på första sidan. Det har i kartan lämnats 12 synpunkter under samrådet.

Digital samrådspresentation

Under hela samrådsperioden och även efteråt har det funnits möjlighet att ta del av en inspelad samrådspresentation. Den digitala presentationen är densamma som hölls under de fysiska samrådsmötena. Filmen har varit tillgänglig via en länk från projektets webbsida. Antal visningar av samrådspresentationen har inte studerats närmare på grund av svårigheter att skilja mellan användare som sett hela filmen och de som bara tittat en kort stund.

Digital frågestund

Onsdagen den 23 april 2025, mellan kl. 15.00 och 19.00 hölls en digital frågestund. Det fanns då möjlighet att ställa frågor om projektet till Trafikverket via en chatt. Under mötet medverkade 25 personer, varav sju personer ställde frågor som besvarades direkt i chatten. De frågor som togs upp handlade framför allt om frågor kopplad till bostadsmiljöer, fastighetsinlösen och järnvägstekniska lösningar.

Projektsidan

På projektets webbsida www.trafikverket.se/goteborg-boras delsträckan Almedal- Mölndal finns information som kontinuerligt uppdateras om hela projekt Göteborg–Borås. Här publiceras också aktuella dokument för det skede projektet befinner sig i. Under

Samrådstiden har aktuella samrådshandlingar funnits tillgängliga under sidan Dokument. Under samrådstiden fanns också svar på vanliga frågor tydligt publicerade på första sidan under rubriken Frågor och svar. För att säkerställa att information om projektets webbsida nått allmänheten har statistik bland annat förts över besöksantal på sidan. För webbsidan för Almedal–Mölndal under samrådet var det inne uppskattningsvis cirka 3000 besökare. Viss osäkerhet finns dock eftersom visningarna av samrådsportalens olika delar inte bara redovisar unika besökare utan också återkommande användare.

Digital tillgänglighet

Medarbetare i projektorganisationen fanns tillgängliga under samrådsperioden, via kontaktformulär på webben, telefon och sociala medier. På projekt Göteborg-Borås Instagram- och X-konton @goteborg_boras berättade Trafikverket om den nya järnvägen mellan Västsveriges största städer i både ord och bild.

3.2.2 Samrådsmöte

Måndagen den 28 april 2025, mellan kl. 17.00 och 20.00, genomfördes ett samrådsmöte på Kulturhuset Möllan, i Mölndal. Totalt besöktes mötena av cirka 140 personer. Under mötet presenterade Trafikverket vid två separata tillfällen den samrådspresentation som varit tillgänglig digitalt under hela samrådsperioden. Under mötets genomförande fanns även representanter från Mölndals stad på plats och kunde svara på frågor.

Efter varje presentation fanns det möjlighet att ställa frågor och titta på materialet. Alla handlingar till samrådet fanns utskrivna på plats och det fanns även förklarande planscher. Under mötet fanns också möjlighet att få hjälp med att lämna in synpunkter digitalt.

3.3 Inkomna yttranden och synpunkter

Med anledning av samrådet våren 2025 har 46 yttranden inkommit från myndigheter och organisationer och ett 50-tal synpunkter från allmänheten. Yttranden som tar upp samma ämnen på ett likartat eller likalydande sätt kommenteras oftast i anslutning till det första yttrandet som tar upp ämnet. I bemötande av de senare yttrandena hänvisas då till det tidigare bemötandet.

För läsbarhet har redovisningen av flera längre yttranden delats in med flera underrubriker. Ordningsföljden av sammanfattningen följer samråds-kretsen, se tabell 1 i kapitel 3.1 Samråds-krets.

Nedan följer sammanfattningar av inkomna yttranden. Samtliga yttranden finns diarieförda i sin helhet ärendenummer TRV 2024/132436. I anslutning till varje sammanfattning av yttrandena finns Trafikverkets kommentar.

Allmänhetens inkomna synpunkter sammanfattas i avsnitt 3.11.

3.4 Berörd länsstyrelse - Länsstyrelsen Västra Götaland

I sammanfattningen av länsstyrelsens yttrande har rubriker som behandlar samma eller liknande ämne i vissa fall slagits samman, detsamma gäller för Trafikverkets kommentar kopplat till dessa rubriker.

Process och planering

Tillåtlighet

Länsstyrelsen anser att Trafikverket behöver invänta regeringens beslut om tillåtlighet innan samråd 2 inleds.

Kommunal planering

Länsstyrelsen betonar vikten av dialog med kommunerna gällande påverkan på gällande och nya detaljplaner. Mellankommunal samordning är viktig, särskilt med hänsyn till den fördjupade översiktsplanen för Mölndalsåns dalgång.

Kumulativa effekter av järnvägen i relation till kommunala planer och detaljplaner måste utredas vidare och ska ses som planeringsförutsättningar.

Val och bortval av spårlinjer

Övergripande

Länsstyrelsen efterfrågar tydligare motiveringar till valda och bortvalda spåralternativ, inklusive en mer transparent sammanställning av bedömningsparametrar. Underlaget om markanspråk, skyddsåtgärder och konsekvenser är otillräckligt och kostnads- samt teknikbedömningar behöver förtydligas inför nästa samråd.

Vattenmiljö

Trafikverket behöver säkerställa att MKN för vatten följs och redovisa hur olika spåralternativ påverkar vattenförekomster. Avseende alternativen för Mölndalsån vid Forsåker anser länsstyrelsen att alternativ 1 bör utgå, medan alternativen 2 och särskilt 3 bör utredas vidare. Även påverkan och samordning med andra projekt behöver beskrivas.

Förorenade områden

Länsstyrelsen menar att påverkan på förorenade områden behöver redovisas för samtliga spåralternativ samt för både bygg- och driftskede.

Risker och klimatrisker

Länsstyrelsen vill se tydligare redovisning av hur olycksrisker påverkas av minskat avstånd till bebyggelse och menar att också följdprojektens påverkan på riskbilden bör belysas.

Länsstyrelsen efterfrågar varför klimatrisker inte ingår i val av placering och menar vidare att översvämningsrisk, geotekniska förhållanden och påverkan på följdprojekt bör vägas in.

Kulturmiljö

Länsstyrelsen menar att det krävs kompletterande arkeologiska utredningar steg 2 och jämförelser på detaljnivå för att jämföra val av spårlinje.

Val av anslutning till uppställningsspår vid Pilekrogen

Länsstyrelsen menar att valet mellan bro och tunnel vid Pilekorgen behöver förtydligas och att det bör framgå utifrån vilka parametrar valet gjorts.

Lokalisering

Barriäreffekt

Länsstyrelsen instämmer i behovet av att säkra god tillgänglighet för att motverka barriäreffekter.

Följdprojekt

Genomförandet av järnvägsplanen förutsätter flera följdprojekt, såsom nya broar samt flytt och ombyggnad av vägar. Länsstyrelsen menar att det tydligare behöver framgå vilka åtgärder som ingår i järnvägsplanen respektive detaljplaner och hur dessa kan genomföras. Planbeskrivningen bör kompletteras med information om processindelning och genomförbarhet, särskilt för viktiga bro- och vägförbindelser.

Länsstyrelsen betonar att följdprojekten är avgörande för ökad tillgänglighet och regional utveckling och att de bör beskrivas i MKB.

Övriga synpunkter inför samråd 2

Förorenade områden

Trafikverket behöver tydligare redovisa vilka förorenade områden som kan påverkas av projektet och på vilket sätt. Även bedömning av risker för spridning och skyddsåtgärder behöver framgå.

Berg och schaktmassor

Länsstyrelsen menar att hantering av berg- och schaktmassor behöver beskrivas mer utförligt. Det är viktigt att säkerställa att masshanteringen sker på ett miljömässigt hållbart sätt och i enlighet med gällande regelverk.

Farligt gods och Övriga olycksrisker

Trafikverket behöver förtydliga vilka typer av farligt gods som kan komma att hanteras i anslutning till järnvägen, vilka säkerhetsåtgärder som gäller samt vilka dispensförfaranden som krävs för närliggande verksamheter.

Trafikverket behöver även precisera skyddsavstånd till närliggande verksamheter samt vilken bedömning det är baserat på.

Avseende risk för tredje man menar länsstyrelsen att även samhällsriskerna behöver bedömas. Även eventuella risker med farligt gods i tunnlar behöver bedömas och beskrivas hur de beaktas.

Räddningstjänstens insats

Räddningstjänstens möjligheter till insats, samt personsäkerhet och utrymningsmöjligheter för passagerare bör utredas och beskrivas mer utförligt.

Skyfall

Länsstyrelsen menar att det tydligt behöver framgå hur skyfallsscenarier och återkomsttider studerats och hur valda scenarier och modeller motiverats. För samhällsviktig verksamhet bör en högre säkerhetsnivå användas. Utredningar ska beskriva undersökningsområden och påverkan på avrinningsstråk samt bedöma kombinationseffekter mellan skyfall och höga flöden. För att täcka framtida klimatförändringar bör klimatfaktorn justeras till 1,4. Konsekvenser av översvämningar, möjliga skyddsåtgärder och genomförbarhet samt eventuella konflikter med natur- och vattenmiljöer ska redovisas.

Fornlämningar och arkeologi

Underlagen för kulturmiljövård behöver samordnas, dock ser länsstyrelsen inga fornlämningsaspekter som äventyrar projektets genomförbarhet. Kompletterande arkeologiska utredningar och bedömningar av effekter i både bygg- och driftskedet ska redovisas. Behov av tillstånd och eventuella skyddsåtgärder för att undvika skador på kulturmiljöer måste tydliggöras.

Markavvattning

Trafikverket behöver undersöka och bedöma risker för påverkan på befintliga markavvattningsföretag inom planområdet och dessutom föra samråd med berörda företag. Behov av åtgärder som innebär markavvattning måste tydligt redovisas.

Vattenverksamhet

Länsstyrelsen menar att eventuella arbeten i ytvatten och bortledning av grundvatten måste beskrivas, inklusive de anmälningar eller tillstånd som krävs enligt miljöbalken. Beskrivning av pågående vattenverksamheter inom planområdet behöver ingå för att underlätta framtida tillståndsprövningar.

Landskapskaraktärsanalys, Gestaltningssprogram, Landskap och bebyggelse samt Social konsekvensanalys

Länsstyrelsen anser att delområdena beskrivs väl i landskapskaraktärsanalysen, dock behöver kopplingen mellan slutsatser och förordade lösningar redovisas mer utförligt.

En samlad bedömning av påverkan på landskap och bebyggelse krävs till samråd 2, där hänsyn ska tas till stråk, siktlinjer och tillgänglighet, med särskild vikt vid gestaltningen av Mölndal station och närliggande områden. Ett gestaltningssprogram bör tas fram för att säkerställa integration i omgivningen och trygg rörlighet över järnvägen.

Det sociala perspektivet är bra behandlat men kräver en mer ingående redovisning till samråd 2. Till samråd 2 bör även ett gestaltningssprogram tas fram som visar hur värden i stads- och landskapsbilden tillgodoses.

MKB Kapitel 6 – Miljöeffekter och konsekvenser

Övergripande kommentar

Länsstyrelsen menar i en övergripande kommentar att MKB:n innehåller alla punkter som enligt miljöbalken ska vara med, men att innehållet behöver kompletteras.

Naturmiljö, Invasiva arter och Kompensationsåtgärder

Länsstyrelsen menar att rapporter från naturvärdesinventeringar behöver ingå i samråd 2, tillsammans med försiktighets-, skydds- och kompensationsåtgärder. Avverkning av träd kan påverka naturmiljön negativt, särskilt vid vattendrag med livsmiljöer för fåglar och fladdermöss, vilket kräver tydliga skyddsåtgärder. Trafikverket bör utreda behov av förebyggande skyddsåtgärder mot invasiva arter, inklusive arter som omfattas av förbud enligt EU-regler. Till samråd 2 bör planerade försiktighetsåtgärder redovisas och en åtgärdsplan för hantering av invasiva arter tas fram.

Kompensationsåtgärder bör tas fram tidigt och inkludera möjligheter att skapa eller förstärka ekologiskt funktionella kantzoner vid vattendrag samt plantering av nya alléträd som ersättning för förlorade alléträd och skyddsvärda träd. Även bekämpning av invasiva arter kan fungera som kompensation.

Grundvatten och dagvatten

Länsstyrelsen menar att hydrogeologiska utredningar bör genomföras för att bedöma grundvattennivåer, avsänkning och påverkan på omgivande objekt som byggnader och vattentäkter. Skyddsåtgärder och uppföljningsplaner ska tas fram för att minimera negativa effekter. Det kan även finnas behov av undersökningar avseende magasinsegenskaper. Det är också viktigt att identifiera riskobjekt som kan påverkas av förändrade grundvattennivåer.

Till samråd 2 behöver dagvattenhantering och påverkan på recipienter och MKN redovisas. Risk för läckage av föroreningar via dagvatten och dränering är viktigt att hantera under bygg- och driftskede.

Påverkan på fisk

Effekter på vandrande fiskarter i Mölndalsån och Kålleredsbäcken behöver utredas noggrant, inklusive risk för grumling och störningar vid lek- och vandringsplatser. Skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder ska redovisas till samråd 2, med krav på full kompensation i förhållande 1:1 innan åtgärder påbörjas.

Buller, Vibrationer och Luft

Länsstyrelsen påpekar att behovet av bullerskyddsåtgärder ska utredas, vibrationspåverkan undersökas och luftkvalitet under byggskedet belysas med fokus på utsläpp och damm från transporter och maskiner.

Övrigt – Kartor

Länsstyrelsen upplever kartorna över riksintressen som otydliga och menar att Trafikverket bör förbättra tydligheten genom att särskilja olika riksintressen mer effektivt, exempelvis genom att undvika att använda en röd linje runt alla.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Process och planering

Tillåtlighet

Trafikverket har efter samråd 1 fört en dialog med länsstyrelsen angående delen i yttrandet som avser tillåtligheten. I juni 2026 gav regeringen tillåtlighet till att bygga den nya järnvägen i den korridor som Trafikverket föreslagit.

Kommunal planering

Trafikverket kan enligt lag fastställa en väg- eller järnvägsplan utan antagen detaljplan men får dock inte bygga i strid mot gällande detaljplaner, se vidare 14 § väglagen och 1 kap. 5 § LBJ. När järnvägsplanen skickas in till planprövning ska det bifogas ett underlag där berörd kommun verifierar status på pågående planarbete.

Val och bortval av spårlinjer

Övergripande

Trafikverket tar till sig synpunkten. Redovisningen av motiven till gjorda val och bortval kommer att förtydligas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

Vattenmiljö

Trafikverket redovisar påverkan på vattenmiljön för järnvägsanläggningen som helhet enligt förordat spåralternativ. Skillnader i påverkan mellan de olika spårlinjealternativen sammanfattas kort i järnvägsplanen. I MKB redovisas effekter och konsekvenser av förordad spårlinje.

Olika spårlinjer utreddes för delområdena Norr, Mölndal station och Söder. Inom delområdena Norr och Mölndal station var påverkan på berörd

vattenförekomst *Mölnaldalsån- Kålleredsbäckens inflöde till Liseberg* inte alternativskiljande.

I det södra delområdet utreddes fyra olika spåralternativ:

- Västligt spåralternativ, anslutning till Pilekrogen på bro
- Västligt spåralternativ, anslutning till Pilekrogen i tunnel
- Östligt spåralternativ, anslutning till Pilekrogen på bro
- Östligt spåralternativ, anslutning till Pilekrogen i tunnel

Syftet med den västra spårlinjen var att utreda möjligheten att behålla ställverket XT12 (inom fastigheten Mölnaldal Berguven 8). Syftet med den östra spårlinjen var att behålla Åbromotets nuvarande utformning och således inte påverka trafiken på E6/E20.

Spåralternativens påverkan på vattenförekomsten *Mölnaldalsån - Stensjön till sammanflödet med Kålleredsbäcken* vid passage av Mölnaldalsån bedömdes inte vara alternativskiljande.

Alternativen med tunnelanslutning till Pilekrogen innebar en konflikt med Kålleredsbäckens kulvert under Åbromotet. Det bedömdes inte möjligt att bygga om kulverten. Därför föreslogs en omledning av bäcken i öppen fåra öster om järnvägen på en sträcka av ca 600–650 meter till Mölnaldalsån. Omgrävningen skulle innebära en 15–20 meter bred bäckfåra och inlösen av ett flertal bostadsfastigheter.

Samtliga spåralternativ skulle innebära intrång i Kålleredsbäcken vid Bussdepån vilket krävde flytt av bäckfåran österut. Påverkan bedömdes riskera en liten försämring av kvalitetsfaktorn Morfologiskt tillstånd inom klassen, dock ingen otillåten försämring. Bedömningen gjordes innan det var känt att vattenförekomsten får ändrad indelning till förvaltningscykel 4 år 2028.

Vattenförekomsterna Kålleredsbäcken (WA WA88967654) och Mölnaldalsån - Kålleredsbäckens inflöde till Liseberg (WA73319439) föreslås få ändrad indelning till nästa förvaltningscykel med start i januari 2028.

Vattenförekomsten Kålleredsbäcken blir cirka 3 km kortare genom att övre delen (Hedbäcken) utgår från den nya vattenförekomsten.

Vattenförekomsten Mölnaldalsån - Kålleredsbäckens inflöde till Liseberg förlängs genom att den slås samman med de två nedströms liggande vattenförekomsterna.

Indelningen av vattenförekomsten Mölnaldalsån - Stensjön till sammanflödet med Kålleredsbäcken (WA62547352) förändras inte. Projektet kommer, så långt det är möjligt, beakta de nya förutsättningarna för berörda vattenförekomster inför förvaltningscykel 4.

Förorenade områden

Till samråd 1 redovisade Trafikverket inte förorenade områden för respektive spåralternativ, utan för korridoren som helhet. Detta med anledning av att Förorenade områden inte bedöms vara alternativskiljande då järnvägskorridoren har en begränsad utbredning sett till den smala sektionen.

Inför samråd 2 kommer arbetet och informationen om förorenade områden att fördjupas för utbyggnadsalternativet i dialog med länsstyrelsen.

Risker och Klimatrisker

Längs delar av järnvägsanläggningen kommer i vissa fall avståndet mellan järnvägsanläggningen och bebyggelse att minska. Vid behov vidtas åtgärder som redovisas i planhandlingen.

Motivet till att klimatrisker inte ingår i val av spårlinje är att den järnvägskorridor som spårlinjen ska anpassas till är mycket smal. Det innebär en marginell skillnad i klimatrisker mellan möjliga spårlinjer inklusive de följdprojekt som spårlinjerna medför. Därför är inte klimatrisker avgörande för val av alternativ.

Kulturmiljö/Fornlämningar och arkeologi

MKB kommer att kompletteras med resultaten från arkeologisk utredning steg 2, till samråd 2. Då kommer även eventuella behov av tillstånd och skyddsåtgärder för att undvika skador på kulturmiljöer och fornlämningar att redovisas.

Val av anslutning till uppställningsspår vid Pilekrogen

Anslutningen till uppställningsspåren vid Pilekrogen föreslås gå via en bro. Det motiv till bortval av tunnelalternativet som handlar om markanspråk görs utifrån att en tunnel kräver mer utrymme. Tunnelalternativet skulle medföra en bredare sektion och ett större intrång i bostadsområdet vid Brännås, jämfört med en bro. Tunnelalternativet skulle också kräva en djup profil som skulle komma i konflikt med Kålleredsbäcken och kulverteringen av denna. Det skulle innebära behov av omledning av Kålleredsbäcken, vilket medför ytterligare påverkan på bostadsområdet.

Motiven till lösningen med bro till Pilekrogen kommer att fördjupas i beskrivningen av val och bortval i järnvägsplanen.

Lokalisering

Barriäreffekt

Infrastrukturkorridoren genom Mölndalsåns dalgång utgör idag en kraftig barriär men samtidigt finns det flera möjligheter att korsa den. Befintliga tvärförbindelser som rivs till följd av järnvägsutbyggnaden kommer att ersättas. Undantaget är Ekekullsbron som föreslås ersättas med en tillkommande nordlig plattformsförbindelse för resenärer samt gång- och cykeltrafikanter. Utvecklingen av både befintliga och tillkommande kopplingar sker i samverkan med berörda kommuner.

Följdprojekt

Utformning och finansiering av följdprojekten, så som exempelvis broar och lokalgator vilka påverkas av föreslagen utformning av järnvägsanläggningen, inarbetas i järnvägsplan och detaljplaner. Avgränsning mellan järnvägsplanen och detaljplaner sker i samverkan mellan Mölndals stad och Trafikverket respektive Göteborgs Stad och Trafikverket. Kumulativa effekter kommer att beskrivas tydligt för samråd 2 och kommer då att omfatta pågående detaljplanearbeten, så långt det är möjligt med hänsyn till status i planprocessen för dessa.

Övriga synpunkter inför samråd 2

Förorenade områden

Föreslagen utformning av anläggning och förorenade områden som påverkas kommer att beskrivas detaljerat i MKB för samråd 2. I beskrivningen kommer det finnas redovisning av föroreningsituation, bedömning av risk, samt behov av specifika och generella skyddsåtgärder. Hantering av länshållningsvatten beskrivs i MKB under kapitlet för ytvatten. Förändrad spridning av föroreningar i grundvatten beskrivs i kapitlet för grundvatten.

I MKB redovisas att det kan finnas behov av anmälningar enligt §28 för områden som kan utgöra risk för människors hälsa och miljön. Inför framtagande av anmälan utreds förorenade områden, skyddsåtgärder och masshantering vidare i arbetet med bygghandlingsprojektering.

Berg- och schaktmassor

Förväntade mängder jordmassor som uppkommer redovisas i MKB. Plan för hantering av massor upprättas i kommande skeden och redovisas till länsstyrelsen innan anläggningsprojektet som planen avser påbörjas. Överskottsmassor körs till anläggning för sortering, återanvändning eller deponering som har erforderliga tillstånd för respektive verksamhet.

Farligt gods/Övriga olycksrisker/Räddningstjänstens insats

Frågor kopplat till Risk och Säkerhet har hanterats vidare i arbetet med järnvägsplanen och kommer att beskrivas detaljerat i MKB för samråd 2.

Behov av skyddsåtgärder har utretts vidare under arbetet med järnvägsplanen. Samhällsrisker och risker för tredje man har utretts och finns sammanfattat i MKB.

Samråd med räddningstjänsten avseende åtkomst, framkomlighet, ytor för uppställning har fortsatt under arbetet med järnvägsplanen.

Översvämning (Skyfall/Höga flöden)

Inom ramen för järnvägsplanen utreds flera olika klimatscenarioer för skyfall och höga flöden i vattendragen. Vattendrag och skyfall utreds i två separata modeller vilket sedan utgör detaljerade beslutsunderlag. Medelflöden i vattendragen arbetades in i skyfallsmodellen för att bedöma Mölndalsåns kapacitet i kombination med skyfall samt för att kunna ta fram dimensionerande nivåer för skyddsåtgärder. Järnvägsanläggningen och dess avvattning dimensioneras efter 100-års regn med klimatfaktor 1,3 för trafikering vid 100-års flöden. Sårbara punkter i järnvägen så som tunnel, kopplingscentral och teknikgårdar föreslås att skyddas mot beräknad värsta scenario (BVS) för skyfall samt beräknat högsta flöde (BHF) i vattendragen. BVS motsvarar i grova drag en 1000-års återkomsttid på regn. För att skydda anläggningens sårbara punkter mot skador föreslås ett högvattenskydd som dimensioneras för BVS och BHF. Högvattenskyddet föreslås i huvudsak bestå av skyddsmurar. Högvattenskyddet utgör en barriär för skyfallsflöden, varav ett flertal kulvertar under järnvägen planeras för att avleda skyfallsflöden från östra sidan av järnvägen mot Mölndalsån. Kulvertar dimensioneras efter 100-års regn med klimatfaktor 1,4 för att inte påverka omgivningen negativt med ökande vattennivåer. Utryckningsvägar som i nuläget bedöms vara oframkomliga vid skyfall får förbättrad framkomlighet med hjälp av

föreslagna kulvertar. Eventuella konflikter med natur- och vattenmiljöer, bedömda konsekvenser och möjliga skyddsåtgärder redovisas i MKB.

Markavvattning/Vattenverksamhet

Konsekvenser avseende påverkan på yt- och grundvatten under bygg- och driftskede kommer utifrån projekterad anläggning att beskrivas under respektive kapitel i MKB:n. Vad som är tillståndspliktigt sammanfattas i eget avsnitt.

Berörda markavvattningsföretag kommer att ingå i samrådskretsen för samråd 2. För detaljer kring markavvattningsföretag hänvisas till samråd för vattenverksamhet.

Gestaltningssprogram/Landskapskaraktärsanalys/Landskap och bebyggelse/Social konsekvensanalys

Ett gestaltningssprogram tas fram under arbetet med järnvägsplanen och presenteras till samråd 2. I MKB beskrivs konsekvenserna av den nya järnvägsanläggningen och i både MKB och gestaltningssprogram redovisas anpassningar och åtgärder. Även kumulativa effekter beskrivs.

För Mölndal station tas ett gemensamt gestaltningssprogram fram av Trafikverket, Mölndals stad, Västtrafik och Västfastigheter. Avseende gestaltningssaspekter inom angränsande detaljplaner sker samverkan mellan Mölndals stad och Trafikverket.

I järnvägsplanen görs en konsekvensbedömning av det sociala perspektivet, vilken kommer att redovisas i den sociala konsekvensanalysen för samråd 2. Den sociala konsekvensanalysen kommer även att redovisa förslag på eventuella åtgärder för att hantera negativa konsekvenser men också för att förstärka positiva.

MKB Kapitel 6 – Miljöeffekter och konsekvenser

Naturmiljö

Inom ramen för projektet har en naturvärdesinventering (NVI) genomförts, vilken kommer att finnas tillgänglig till samråd 2.

Till samråd 2 kommer föreslagna försiktighetsmått, skydds- och anpassningsåtgärder samt kompensationsåtgärder att redovisas i MKB.

Invasiva arter

Den NVI som genomförts och som utgör underlagsrapport till MKB redovisar även förekomsten av invasiva arter. Projektets masshantering utreds i planskedet och beskrivs bland annat i MKB. Masshanteringen förfinas i kommande skeden allt eftersom detaljeringsgraden för undersökningar och planerade arbeten ökar. Plan för hantering av massor upprättas i kommande skeden och redovisas till tillsynsmyndigheten och länsstyrelsen innan anläggningsprojektet. Förekomst av invasiva arter arbetas in i planbeskrivningen.

Kompensationsåtgärder

Länsstyrelsens synpunkt noteras. Ett arbete med att identifiera och föreslå kompensationsåtgärder genomförs under arbetet med järnvägsplanen.

Grundvatten

Påverkan på grundvatten i form av grundvattennivåer, avsänkning och påverkan på omgivande objekt kommer att redovisas i samråd 2. Som underlag till bedömningarna sammanställer Trafikverket bland annat underlag från befintliga och nya grundvattenrör samt genomför en brunnsinventering och inventerar byggnader och andra omgivande objekt. Beräkning av påverkansområde för grundvatten utförs för bygg- och driftskede.

Dagvatten

Dagvattenhantering under driftskedet och dess påverkan på recipienter och MKN i vatten kommer att redovisas i samråd 2. Även hantering av dag- och länsvatten under byggskedet samt möjliga skyddsåtgärder kommer redovisas.

Påverkan på fisk

Påverkan på fisk kommer att beaktas i det fortsatta arbetet inför samråd 2. Sträckor med lekvandrande fisk och lekområden i berörda vattendrag är kända och möjliga skyddsåtgärder och eventuella kompensationsåtgärder redovisas till samråd 2.

Buller, Vibrationer och Luft

Till samråd 2 kommer behovet av bullerskyddsåtgärder under både bygg- och driftskedet ha utretts och skyddsåtgärder föreslås.

Trafikverket har utfört mätningar i syfte att verifiera beräkningsresultat i positioner där höga vibrationsnivåer beräknats.

I utredningsarbetet kommer påverkan på luftkvalitet i byggskedet fördjupas till samråd 2.

Övrigt

Kartor

Synpunkten är mottagen och beaktas i arbetet framöver. Trafikverket har sett över och förtydligat symbolerna i kartor som inkluderar riksintressen.

3.5 Berörda kommuner

3.5.1 Göteborgs Stad/Stadsbyggnadsförvaltningen

Stadsbyggnadsförvaltningen tillstyrker järnvägsplanen men betonar behovet av nära samverkan med Trafikverket och vikten av att tidigare synpunkter fortsatt beaktas.

Kallebäck 2:3 kräver samordning kring skyddsåtgärder för att befintliga verksamheter ska kunna fungera och utvecklas. Risk- och bulleråtgärder måste dimensioneras så att verksamheter kan kvarstå långsiktigt.

Stadsbyggnadsförvaltningen menar att järnvägsplanen och detaljplanen kan påverka en kulturhistoriskt värdefull byggnad; påverkan ska minimeras och motiveras.

Stadsbyggnadsförvaltningen påpekar att den planerade gång- och cykelbron är central för att minska barriäreffekter och måste samordnas med järnvägsutbyggnaden.

Stadens ledningar, skyfallsstråk och strukturplaner måste beaktas och samordnas med detaljplanearbetet.

Byggtidens påverkan (trafik, nyttjanderätter, störningar) ska minimeras genom kontinuerlig samverkan.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Stadsbyggnadsförvaltningen tillstyrker förslaget till järnvägsplan. Trafikverket har kontinuerliga möten med Göteborgs Stad där utformning och aktuella miljöfrågor diskuteras tillsammans med samordningen mellan järnvägsplanen och kommunens detaljplan. I dessa möten kan även byggskede och till exempel konkurrerande markanspråk tas upp.

Avseende samverkan kring skyddsåtgärder har detta utretts vidare i arbetet med järnvägsplanen och stämts av med pågående detaljplanearbete. Åtgärder vidtas vid behov i de fall risken inte är acceptabel eller riktvärden överskrids. Nuvarande markanvändning beaktas.

Inom ramen för järnvägsplanen genomförs utredningar avseende bland annat natur- och kulturmiljö, dagvatten, markmiljö samt buller och vibrationer och lösningar tas fram för att hantera eventuella konsekvenser och konflikter. Arbetet sker i även samverkan med andra berörda parter.

När det gäller den planerade gång- och cykelbron till Kallebäck har Trafikverket en fortsatt dialog med Göteborgs Stad kring utformning och placering.

Vattenkvalitet, ekosystemtjänster, naturmiljö, vibrationer och buller hanteras i projekteringsarbetet och kommer att presenteras i MKB inför samråd 2. Utformning för omhändertagande av dagvatten från anläggningen är del i projekteringen. Ingen ytterligare dagvattenutredning utförs inom detaljplanens område. Markmiljöundersökningar utförs inte då tillräckligt underlag finns från projektet för Västlänken. Efter järnvägsplanen kommer kompletterande undersökningar i form av en förtätning av provtagning för masshantering att utföras i ett senare skede, inför entreprenaden.

3.5.2 Mölndals stad

I sammanfattningen av Mölndal stads yttrande har rubriker som behandlar samma eller liknande ämne i vissa fall slagits samman, detsamma gäller för Trafikverkets kommentar kopplat till dessa rubriker.

Val av spårlinje

Mölndals stad samtycker till Trafikverkets förslag att förlägga de två tillkommande spåren väster om befintliga spår i den norra delen och öster om befintliga spår i den södra delen samt att placera plattformar och spår norr om Mölndals bro, såsom plattformarna är placerade idag.

Intrång

Järnvägsutbyggnaden innebär att flera fastighetsägare kommer bli påverkade av det intrång som järnvägen medför. Mölndals stad menar att det är mycket viktigt att Trafikverket har en

tät dialog med de fastighetsägare som blir berörda, så att de i god tid blir medvetna om Trafikverkets planering och kan planera utifrån det.

Möln dal station

Möln dals stad påpekar att stationsområdet är en mycket viktig del av centrala Möln dal som binder samman staden öster och väster om den bredare järnvägskorridoren. Det är därför avgörande att stationsområdet utvecklas så att passager förenklas och barriäreffekten minskar.

Möln dals stad menar att det kraftigt ökande framtida resandet kräver en långsiktig och välplanerad utformning. Att befintlig Möln dalsbro ska finnas kvar ställer krav på Trafikverket, som tillsammans med staden, Västtrafik och Västfastigheter, har ett stort ansvar att säkerställa och dimensionera ytor för alla trafikanter. Fokus bör ligga på kollektivtrafikresenärer och fotgängare så att anläggningen byggs på ett långsiktigt robust och hållbart sätt. Eftersom uppgångarna till Möln dalsbro endast finns på norra sidan måste hissar och trappor dimensioneras så att de inte blir flaskhalsar och så att cyklar enkelt kan tas med på tåget.

Norra plattformsförbindelsen

Möln dals stad betonar att den norra plattformsförbindelsen är mycket viktig att genomföra och lyfter också att planeringen för Möln dal station tar höjd för Metrobuss.

Kommunalt vägnät och infrastruktur

Möln dals stad menar att järnvägskorridorens breddning ökar barriäreffekten från E6/E20 och Väst kustbanan, vilket gör det viktigt att säkerställa och stärka nord-sydliga och öst-västliga kopplingar.

Kommunala gator som påverkas ska ersättas med motsvarande funktion och standard, inklusive möjlighet till framtida utveckling, till exempel avseende kollektivtrafik. All flyttad kommunal infrastruktur ska ersättas enligt 1:1-principen och omfatta väg, gång- och cykelbana, väganordningar samt grönska med ekosystemtjänster. Trafikverket bör även ansvara för omhändertagande av vatten som måste hanteras till följd av flytt av kommunens infrastruktur.

Befintlig infrastruktur som ersätts

Möln dals stad påpekar att för kopplingar och broar som rivs behöver dagens funktion och standard ersättas och anpassas till den planerade utvecklingen. Lackarebäcksmotet påverkas av järnvägen och kräver samverkan mellan staden och Trafikverket för en trafiksäker utformning med kapacitet för alla trafikslag. För att avlasta Möln dalsbro är det avgörande att Lackarebäcksmotet blir ett attraktivt vägval, vilket förutsätter en utformning som säkerställer detta, inklusive en planskild gång- och cykelbana på östra sidan. Gång- och cykeltunnlarna i Åbromotet och deras funktion och standard behöver ersättas med fokus på trygghet, orienterbarhet och genhet.

Planerade/nya kopplingar

Avseende den planerade Forsåkerbron har Trafikverket meddelat att bron behöver byggas samtidigt som järnvägen, vilket staden är positiv till samverkan kring.

Framtida kopplingar

En framtida vägkoppling mellan Lackarebäcks industriområde och Kallebäck för

kollektivtrafik, gång och cykel är utpekad i översiktsplanen. Det är viktigt att flytten av E6/E20 österut och ersättningen av Flöjelbergsbron inte omöjliggör denna koppling.

I stadens strukturskiss föreslås en ny gångkoppling norr om Lackarebäcksmotet för en framtida plattformsförbindelse till en metrobusstation, vilket inte får omöjliggöras av ny järnväg och ombyggnaden av motet.

Översiktsplanens reservat för en framtida vägkoppling via Kikåsleden får inte omöjliggöras.

Miljö och hälsa

Buller

Mölnads stad vill att riktvärdena från infrastrukturpropositionen tillämpas och efterfrågar klargöranden kring vilka riktvärden som gäller när vägtrafikens riktvärden överskrids men inte spårtrafikens, samt hur omdragningen av E6/E20 påverkar detta. Staden betonar behovet av järnvägsnära bullerskydd och att buller bedöms utifrån hela trafikinfrastrukturen. Trafikverket bör även utreda effekter av buller i kombination med vibrationer.

Vibrationer

Staden anser att få klagomål inte innebär att området är okänsligt för tillkommande vibrationer och att förebyggande åtgärder behövs. Mölnads stad efterfrågar tydligare information om vilka mätningar som gjorts, i vilken typ av byggnader och i vilken omfattning.

Stomljud

Mölnads stad vill ha ett klargörande om bedömningen av liten risk för stomljud enbart bygger på geologi eller om ytterligare analyser och mätningar i befintlig miljö har genomförts.

Luft

Beskrivningen av utsläpp till luft i planbeskrivningen bör kompletteras med att vägtrafiken är en stor utsläppskälla till luft av kvävedioxid och partiklar. Mätningar från befintlig mätstation i centrala Mölnad bör ingå i underlaget. Mölnads stad anser att beslutat nytt EU-direktiv med nya MKN som börjar gälla 2030 bör ligga till grund för texterna om luft i planbeskrivning och MKB.

Elektromagnetiska fält

Mölnad stad anser att Trafikverket bör överväga åtgärder för att minimera allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält även vid nivåer under 0,4 µT och sträva mot att begränsa fälten till 0,2 µT.

Förorenade områden

Mölnads stad menar att inför kommande schaktarbeten behöver anmälan enligt 28 § förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd skickas in till tillsynsmyndigheten. En plan för hantering av länsvatten behöver finnas. Risken för ras och skred samt konsekvenser vid schakt/åtgärder inom förorenade områden behöver beaktas i kommande anmälningar.

Masshantering

Mölnads stad påpekar att den som avser återanvända avfallsmassor bör inkomma med anmälan/söka tillstånd i god tid hos tillsynsmyndigheten.

Mölndals stad önskar samverkan avseende masshantering och hur en hållbar och cirkulär hantering av massor är planerad att uppnås i projektet. En masshanteringsplan förutsätts tas fram. Förekomst av invasiva arter (växter) är en viktig fråga som bör inarbetas i masshanteringsarbetet för att undvika spridning.

Risk för olyckor med mera

Mölndals stad efterfrågar ett resonemang om eventuella risker med ökad trafikering, till exempel utsläpp, på sträckan och vilka åtgärder Trafikverket avser genomföra för att minimera dessa.

Översvämning

Mölndals stad uppger att den tillsammans med andra parter vidtagit flera åtgärder i Mölndalsån för att minska översvämningensriskerna. Trafikverkets tidigare beräkningar behöver uppdateras då de bygger på äldre data och inte speglar dagens förutsättningar. Nya sektioner och anläggningar vid Kålleredsbäcken ska dimensioneras för att klara en 100-årshändelse med hänsyn till klimatförändringar utan att orsaka skador på bebyggelse.

Naturmiljö

Mölndals stad bedömer att gjorda inventeringar räcker för att värdera konsekvenser och ta fram kompensationsåtgärder för förlorade naturvärden. All grönska som tas i anspråk ska ersättas så att biologisk mångfald och ekosystemtjänster inte förloras. Den gröna korridoren längs Mölndalsån/Kålleredsbäcken bör strävas efter att bibehållas. Trädridåerna är viktiga boplatser för till exempel fladdermöss. Staden efterfrågar den artskyddsutredning som ligger till grund för Trafikverkets slutsatser. Staden trycker på vikten av att artskyddsutredningen samråds med länsstyrelsen i ett tidigt skede då en aktualisering av artskyddsförbudet kan påverka tidsplanen för hela järnvägsprojektet. Staden påpekar också att Lackarebäcken och dess lövskog har naturvärdesklass 2 och inte saknar värden.

Vattenmiljö

Mölndals stad betonar att ansvaret för att uppnå MKN för vatten delas av alla aktörer som bidrar till försämrad vattenstatus i Mölndalsån och Kålleredsbäcken, inklusive Trafikverket. Staden uppmärksammar Trafikverket på till lokala åtgärdsprogram som finns för Mölndalsån samt Kålleredsbäcken och på det arbete som pågår för att komplettera och konkretisera ett lokalt åtgärdsprogram.

Angående utformningen av den nya trumman vid Åbromotet påpekar Mölndals stad att det finns ett utpekat åtgärdsbehov i det lokala åtgärdsprogrammet för Kålleredsbäcken då den utgör ett partiellt vandringshinder.

Eftersom Mölndals stad genomför flera vattenvårdsåtgärder uppströms 2024–2025 är det viktigt att Trafikverkets arbeten inte försämrar fiskvandring eller ekologisk funktion, vilket skulle medföra att nedlagda medel blir verkningslösa. Staden efterfrågar ett mer detaljerat tekniskt underlag för att kunna se hur åtgärderna stämmer överens med åtgärdsbehovet enligt de lokala åtgärdsprogrammen.

Mölndals stad arbetar med att riva ut vandringshinder och genomföra biotopförbättrande åtgärder i Alebäcken och Hedbäcken, som båda är tillflöden till Kålleredsbäcken. Trafikverket behöver därför i planering och genomförande av anläggningsarbeten ta hänsyn till fiskelivet i Kålleredsbäcken och Mölndalsån.

Staden efterfrågar hur dagvattenhanteringen planeras och påpekar att Trafikverket bör redovisa placering och förslag på renings- och uppsamlingsanläggningar. Vidare menar Staden att även dagvattenhanteringen för E6/E20 bör ses över och vill se en motsvarande beskrivning för avvattning som tidigare gjorts E6/E20 mellan Torrekulla och Åbromotet.

Landskapsanalys, gestaltning och kulturmiljö

Mölndals stad ser mycket positivt på att projektmålen för den nya järnvägen omfattar en bred och ambitiös syn på landskapets ekologiska och kulturella värden men funderar på hur de konkret ska tillgodoses då det finns utrymme för tolkning. Mölndals stad efterfrågar förtydligande kring vilka metoder och verktyg som ska användas för att värdera och väga värdena, hur avvägningar görs i målkonflikter samt vilka uppföljningssystem som kommer att finnas för att utvärdera måluppfyllelse.

Mölndals stad betonar särskilt vikten av att ekologiska samband och konnektivitet i landskapet säkerställs genom grön infrastruktur för både flora och fauna. Staden efterfrågar komplettering av projektmålen med tydliga indikatorer, konkreta exempel på hur de kan uppnås och redovisning av hur de integrerats i beslutsprocesser.

Staden menar att upplevelsen av järnvägsbroarna i Sandbäck och omledning av Kungsbackavägen medför en helt förändrad landskapsbild och att det är därför är viktigt med god gestaltning samt gena, orienterbara och trygga gång- och cykelvägar.

Tillfälliga nyttjanderättsområden behöver minimeras med hänsyn till befintlig natur och skyddsvärda träd. Det är av yttersta vikt att Trafikverket samverkar med staden om ytor för tillfällig nyttjanderätt för att i första hand använda redan hårdgjorda ytor och undvika att värdefull natur går förlorad.

Bullerskärmar kan påverka landskapsbildens negativt och det är viktigt att arbeta med god gestaltning för att minska den barriäreffekt som bullerskärmar kan orsaka.

Mölndals stad menar att Trafikverket genom sina projektmål visar en ambition att skapa funktionell infrastruktur som integreras i staden och bidrar till attraktiva och trygga livsmiljöer. Det är positivt att målen utgår från nationella mål om gestaltad livsmiljö och stämmer överens med Mölndals stads gestaltungsprinciper. God gestaltning och arkitektonisk kvalitet är särskilt viktig för ersättning av kommunal infrastruktur, järnvägsanläggningar, blåstruktur, kulturmiljöer, stationsområdet, statlig infrastruktur, bullerskydd, dagvattenlösningar och mötet med befintliga gröna och byggda miljöer.

För att säkerställa att projektmålen får genomslag i praktiken bör kommande dokumentation innehålla:

- Platsanpassade gestaltungsvisioner.
- Konkreta beskrivningar av hur kvalitet säkras i vardagens miljöer.
- Visuella exempel och analysunderlag för helhetsgestaltning.
- En förankring i social hållbarhet och kulturell identitet.

Konsekvensbeskrivningen ska tydliggöra hur landskapets och kulturmiljöns karaktärsdrag påverkas, inklusive reducering, skalbrott och fysisk påverkan. Mölndals stad betonar värdet av det biologiska kulturarvet, särskilt jordbruksmark och parkmiljöer i Ekekullen/Svejserdalen och Korndalsparken samt parkmiljön vid Villa Korndal.

Mölndalsåns å-rum lyfts som ett viktigt grönt- och blåstråk där öppen vattenyta, siktlinjer och kontakt med vattnet bör bevaras. Även Kålleredsbäckens meandrande struktur är viktig att bibehålla.

Avseende konstaterade fastighetsintrång och rivning av byggnader med kulturvärden efterfrågar Staden fortsatt dialog om berörda byggnader och att möjliga kompensationsåtgärder belyses, exempelvis flytt av värdefulla byggnader.

Byggskede

Mölndals stad påpekar att det under byggskedet är viktigt att stor hänsyn tas till miljön, stadslivet, trafiksäkerhet och framkomlighet för olika trafikslag. Att minimera intrång under byggtiden är en förutsättning för att staden ska kunna utvecklas och fungera.

Mölndals stad menar att Trafikverket i god tid behöver samråda om vilka vägar som är lämpade för byggtrafik, med hänsyn till bärighet och trängsel. De gator som ska användas kan behöva förstärkas för att klara tung trafik. För att minska påverkan i staden är det också viktigt att beakta när på dygnet transportererna sker.

Det är angeläget att Trafikverket arbetar för att förebygga störningar för boende, verksamma och allmänheten under byggtid och att vidta åtgärder. Det behövs tydlig och utförlig information och omledning av trafik.

Mölndals stad uttrycker att det är angeläget att se till samhällsviktiga funktioner och att utryckningsfordons framkomlighet säkerställs under byggtiden. Vidare menar staden att det under tiden för omläggningen av E6/E20 finns risk att regional trafik spiller över på lokalnätet. För att underlätta för trafikanterna är det viktigt med god planering och beredskap för sådana situationer. Kopplingarna över infarstrukturkorridoren, eller alternativ, behöver fungera tillfredställande under byggtiden.

Samordning med kommunala projekt

Stadens detaljplaner i järnvägsstråket

Mölndals stad beskriver sin process att ta fram detaljplaner och att samordna detta med Trafikverkets behov kopplat till utbyggnaden av järnvägsanläggningen. Pågående planering för stadsutveckling nära järnvägen kan bidra till att hantera exempelvis buller. Staden ser fram emot en god samverkan i planarbetet för att uppnå bästa resultat.

Kapacitetshöjande åtgärder i Kålleredsbäcken

Stadens projekt för att öka kapaciteten i Kålleredsbäcken överlappar Trafikverkets järnvägsplan och avslutas strax norr om Kärrabro. För att säkerställa bästa möjliga lösning avseende vattenflöde, miljö och tillgänglighet behövs ett helhetsgrepp. Mölndals stad önskar att Trafikverket prioriterar sträckan vid bussdepån i Råvekärr för att undvika förseningar i stadens tillståndsansökan för vattenverksamhet som planeras till 2025. Trafikverket behöver också ta hänsyn till anslutningen till den befintliga bäckfåran norr om bussdepån, där en 90-graderskrök påverkas av omgrävningen och sannolikt kräver skredsäkring. Nya bäcksektioner ska dimensioneras för att klara ett 100-årsflöde med hänsyn till klimatförändringar.

Utbyggnad av Forsåkerområdet

Mölndals stad lyfter att stadsutvecklingen i Forsåker kommer att pågå ett antal år framåt, vilket kräver samordning med Trafikverket kring etableringsytor och byggtrafik.

Kommunens löpande re- och investeringsprojekt och Flöjelbergsbron

Stadsserviceförvaltningen behöver tidig information om järnvägsprojektets omfattning för att kunna planera reinvesteringar i allmän plats, såsom beläggning, belysning, VA-arbeten, konstruktioner och grönområden, för att undvika att anläggningar byggs om i onödan.

Staden behöver besked om när Flöjelbergsbron ska rivas för att kunna planera större åtgärder och säkerställa att bron kan hållas i funktion fram till tidpunkten för rivning.

Upptäckta felaktigheter i samrådsunderlaget

Mölndals stad har noterat ett antal felaktigheter i planbeskrivning respektive MKB.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Val av spårlinje

Trafikverket välkomnar kommunens samtycke.

Intrång

Trafikverket har pågående samråd med berörda fastighetsägare.

Mölndal station

Bytespunkt för kollektivtrafik

Trafikverket dimensionerar sina anläggningar enligt basprognos 2045, vilket är en bedömning av den troliga trafikutvecklingen i Sverige (resor och transporter) fram till år 2045. Trafikverket samverkar med övriga berörda parter för att tillse en väl fungerande bytespunkt vid Mölndal station utifrån rådande förutsättningar.

Vertikalförbindelserna dimensioneras för att inte bli flaskhalsar. Cyklar hänvisas i första hand till den norra plattformsförbindelsen för att inte påverka framkomligheten i trapphusen mot Mölndalsbro.

Norra plattformsförbindelsen

Sedan samråd 1 har ett avtal träffats mellan Trafikverket och Mölndals stad om att bygga en kombinerad plattformsförbindelse samt gång- och cykelbro, i höjd med Tempelgatan. Bron kommer anslutas med trapphus och ramper på var sida om infrastrukturstråket.

Planering för Metrobuss ingår inte i arbetet med järnvägsplanen, då den inte finns med i några finansierade och beslutade projekt. Detta innebär att metrobuss inte styr val av spårlägen och stationsutformning. Hur olika spåralternativ påverkar möjligheterna till interaktion med ett framtida metrobussystem har dock belysts i arbetet med stationsutformningen.

Kommunalt vägnät och infrastruktur

Avseende barriäreffekter kommer befintliga tvärförbindelser att ersättas, med undantag för Ekekullsbron. Istället tillkommer en barriäröverbryggande nordlig plattformsförbindelse för resenärer samt gång- och cykeltrafikanter.

I yttrandet nämns bland annat befintliga stråk och kopplingar som Järnväggsgatan och Nämndemansgatan, Lackarebäcksmotet och Åbromotet samt den nya föreslagna Forsåkerbron, vilken Mölndals stad planerar att bygga. I järnvägsplanen fortgår arbetet med dessa frågor, i samverkan med Mölndals stad. Samverkan kommer också att ske med andra berörda aktörer, till exempel Göteborgs Stad. Fram till samråd 2 arbetar Trafikverket vidare

med projekteringen av järnvägsanläggningen och utifrån detta tas också en byggordning och tidsplanering fram.

Miljö och hälsa

Buller

I projektet tillämpas både infrastrukturpropositionens och Trafikverkets riktvärden för buller och vibrationer. I regeringens beslut om tillåtlighet för ny järnväg mellan Göteborg och Borås finns också ett villkor om buller som projektet förhåller sig till. I området förekommer redan idag buller både från väg- och spårtrafik, vilket innebär att det inte är säkert att det enbart är buller från den ena källan (väg eller spår) som dominerar. Vid åtgärdsbedömning tas hänsyn till respektive bullerkälla men även till den samlade påverkan. Trafikverkets riktlinjer anger att i samband med byggande av järnväg ska den ekvivalenta ljudnivån inte överstiga 60 dBA vid fasad.

I första hand studeras spår- och vägnära bullerskyddsåtgärder för samlat skydd av större grupper av bostadshus. Dessa skärmar kan i vissa fall även fungera som bullerskydd vid gång- och cykelvägar. Hänsyn tas till buller från både väg- och spårtrafik. Bullersituationen i stationsmiljön har också studerats.

För bostäder, där det finns risk för samverkande effekter mellan höga ljudnivåer och markvibrationer (komfortvibrationer), tas hänsyn till detta och vid behov planeras skyddsåtgärder. I det arbetet följs Trafikverkets riktlinjer för buller och vibrationer. Bedömningar och skyddsåtgärder presenteras i MKB.

Vibrationer

Utgångspunkten för de bedömningar som görs avseende vibrationer är att Trafikverkets riktvärden inte ska överskridas. Underlag avseende geologiska förutsättningar, bebyggelsestruktur, tågtrafikering längs järnvägen med mera ligger till grund för de beräkningar som görs. Beräkningarna har även kompletterats med tidigare utförda vibrationsmätningar.

I det fall riktvärden för bostäder riskeras att överskridas har kompletterande vibrationsmätningar genomförts inom projektet. Mätresultaten har sedan använts för att med en mer detaljerad beräkningsmodell uppskatta komfortvibrationer i närliggande bostäder.

För identifierade bostadshus som ligger nära riktvärdet för komfortvibrationer har ett mätprogram tagits fram och mätningar genomförts. Resultaten från de inplanerade mätningarna har inarbetats i MKB.

Stomljud

Trafikverkets riktlinjer avseende stomljud från spårtrafik gäller endast stomljud från tunnel ($L_{maxF}=32$ dBA). För stomljud som uppkommer från järnväg ovan mark gäller samma riktvärde som för trafikbuller ($L_{maxF}=45$ dBA).

Järnvägsplan Almedal Mölndal omfattar endast en kortare betongtunnel i anslutning till Lackarebäcksmotet. Planerad bergtunnel med sträckning

mellan Sandbäck och Mölnlycke ligger utanför plangränsen och kommer att utredas inom ramen för angränsande järnvägsplan.

Det finns ingen närliggande bostadsbebyggelse eller annan känslig verksamhet i närområdet till betongtunneln och det är därför mycket osannolikt att stomljudsstörningar från järnvägen, över 45 dBA, skulle kunna drabba bostäder. Det finns inga inplanerade mätningar av stömljud i området. Bedömningarna är baserade på geologiska förutsättningar i området. Betongtunneln omges av lera som i låg grad bidrar till spridning av stömljud.

Luft

Avseende utsläpp till luft beskrivs förutsättningar för utredningsområdet och påverkan från vägtrafik i MKB. En sammanfattning görs också i planbeskrivningen. Bedömningar i MKB görs utifrån nuvarande och kommande lagstiftning.

Avseende mätplats för luftföroreningar i Mölndals centrum mäter denna inte partiklar. De förutsättningar som beskrivs i MKB baseras på mätningar både i Mölndal och Göteborg.

Elektromagnetiska fält

EMF-nivån 0,4 μT motsvarar det planeringsvärde som ofta används i Sverige vid tillämpning av försiktighetsprincipen och som förekommer i vägledning från bland annat Boverket. Riktvärdet är inte kopplat till en specifik typ av verksamhet, utan används som ett försiktighetsmått vid planering av bebyggelse och andra miljöer där människor vistas under längre tid, särskilt där barn kan antas tillbringa många timmar per dygn.

Den nuvarande nivån i omgivningen bedöms som låg, där bostäder och andra känsliga miljöer i omedelbar närhet till järnvägsanläggningen bedöms ligga väl under det rekommenderade riktvärdet på 0,4 μT . Avståndet 10–15 m ska ses som ett ungefärligt avståndsområde där magnetfältet når nivån 0,4 μT . Magnetfältet förändras gradvis med avståndet från anläggningen och skillnaden mellan områden strax innanför respektive utanför detta avståndsområde är därför begränsad.

Magnetfältsnivån påverkas av flera faktorer, bland annat trafikmängd, avstånd till spår och anläggningens tekniska utformning. Möjligheterna att med utgångspunkt i järnvägsanläggningens utformning ytterligare sänka nivån är begränsade eftersom projektet inte kan begränsa trafiken. Områden där magnetfältsnivån överstiger 0,4 μT är geografiskt begränsade och förekommer huvudsakligen i direkt anslutning till anläggningen. Magnetfältet varierar gradvis med avståndet från ledningen och de beräknade förändringarna jämfört med nuläget är små. Eftersom 0,4 μT redan utgör ett konservativt planeringsvärde innebär detta att den praktiska skillnaden i exponering inom de berörda områdena är begränsad.

Förorenade områden

Kompletterande undersökningar kommer, som Mölndals stad skriver, att vara nödvändiga då järnvägens slutliga placering och utformning har beslutats, för att avgränsa påträffade föroreningar och för att få ett tillräckligt underlag för masshantering.

För områden där arbeten kan utgöra risk för människors hälsa eller miljön tas anmälan enligt 28 § i förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd fram i god tid innan byggstart.

Förorenade områden och förslag på skyddsåtgärder kommer att redovisas i MKB till samråd 2.

Masshantering och transporter

Projektets masshantering utreds i planskedet och återanvändning beskrivs bland annat i MKB. Masshanteringen förfinas i kommande skeden allt eftersom detaljeringsgraden för undersökningar och planerade arbeten ökar. Plan för hantering av massor upprättas i kommande skeden och redovisas till tillsynsmyndigheten innan anläggningsprojektet som planen avser påbörjas. Förekomst och hantering av invasiva arter arbetas in i planbeskrivningen.

Vid eventuell användning av avfall för anläggningsändamål där föroreningsgraden bedöms vara ringa eller mer än ringa tas anmälan om användning av avfall för anläggningsändamål fram vid behov. Då byggstart är flera år bort görs en bedömning närmre inpå om det finns resurser som är möjliga att använda i projektet och som i så fall behöver anmälas.

Risk för olyckor med mera

Bedömningar av risknivå och förslag till åtgärder framgår i handlingar som tas fram under arbetet med järnvägsplanen och presenteras i PM Risk som utgör underlagsrapport till samrådshandlingarna i samråd 2. Notera att projektet inte innebär en ökad trafikering av godståg, utan en ökad trafikering av persontåg.

Översvämning

Modellen över vattendragen tar hänsyn till regleringssystem och MKB kommer att uppdateras till samråd 2. Avseende Kålleredsbäcken är avsikten att kapaciteten på den omgrävda sträckan ska vara den samma som befintliga förhållanden. Frågan kommer att diskuteras vidare tillsammans med Mölndals stad och stadens projekt gällande kapacitetshöjande åtgärder i Kålleredsbäcken.

Naturmiljö och vattenmiljö

Trafikverket noterar att Mölndal stad anser att genomförda inventeringar är tillräckliga för att bedöma konsekvenser och föreslå kompensationsåtgärder.

Fladdermöss, fåglar och skyddsvärda träd

Trädridåerna längs vattendragen kommer återskapas längs de delsträckor som påverkas av omgrävning med mera. Som kompensationsåtgärd kan det i samråd med berörd kommun bli aktuellt med plantering av ytterligare träd.

Artfynden inom de fördjupade inventeringarna av fåglar, groddjur och fladdermöss föranledde inte någon separat artskyddsutredning. Artskyddsfrågorna har samrättats med länsstyrelsen.

Vattenmiljö

Inom arbetet med järnvägsplanen hanteras frågor avseende MKN för vatten och bibehållande/återskapande av kantzoner och svämplan längs Kålleredsbäcken och Mölndalsån. Det arbetet omfattar även bedömning och

bevarande av ekosystemtjänster. Vid omgrävning av Kålleredsbäcken vid Åbromotet beaktas även påverkan på fiskars lekvandring. Därutöver hanteras utsläpp till vatten i byggskedet.

Påverkan på vattenmiljöer i byggskedet beskrivs i MKB, bland annat med avseende på utsläpp av länshållningsvatten och grumling. För att begränsa påverkan under byggtiden studeras och föreslås möjliga skyddsåtgärder.

Landskapsanalys, gestaltning och kulturmiljö

Gestaltningsfrågor har beaktats och bedöms vara en viktig del i projektet. En fortsatt dialog kommer att föras mellan Trafikverket och Mölndals stad avseende prioriteringar och frågor som behöver beaktas i kommunens detaljplaner.

Processen för att identifiera tänkbara spåralternativ har utgått från förutsättningarna ändamål, projektmål, åtaganden från den tidigare lokaliseringsutredningen, föreslagna villkor i ansökan om tillåtlighet samt styrande förutsättningar i form av krav och regelverk.

Utvärdering har skett genom en samlad bedömning som grundar sig på fem bedömningsgrunder; hållbarhetsbedömning, miljöbedömning, byggbarhet, investeringskostnad och samrådssynpunkter. Den metodik som Trafikverket använt framgår av PM Metod för val av spårlinje, vilket också var en del av samrådsunderlaget till samråd 1.

I sina entreprenader arbetar Trafikverket med kontinuerlig kontroll och uppföljning.

Frågan om hur projektmålen ska omsättas i praktiken och kopplas till gestaltning noteras. Synpunkten är i linje med Trafikverkets ambitioner och beaktas samt arbetas in i gestaltningsprogrammet. Samordning med Mölndal stads gestaltningsprinciper, inklusive stationsområdet och kommunala vägbroar, hanteras genom fortsatt dialog och avstämning med staden.

Frågan gällande upplevelsen av järnvägsbroarna och Kungsbackavägen samt behovet av gena, orienterbara och trygga gång- och cykelvägar är i linje med Trafikverkets ambitioner. Detta har beaktats och arbetats in i järnvägsplanen, där särskild hänsyn tas till både broarnas påverkan på landskapsbilden och utformningen av gång- och cykelvägar.

Synpunkten om tillfälliga nyttjanderättsområden beaktas.

Gestaltning

Frågorna om arkitektonisk kvalitet, utformning och god gestaltning för berörda områden och funktioner, till exempel bullerskärmar, har beaktats och arbetats in i gestaltningsprogrammet.

Kulturmiljö

Trafikverket noterar synpunkterna. Påverkan på kulturmiljöer har bevakats i arbetet med framtagande av järnvägsplanen och konsekvensbeskrivs i MKB. Trafikverket ser positivt på fortsatt dialog om byggnader med kulturvärde som kan komma att påverkas.

Byggskede

De tillfälliga ytor som behövs under byggskedet redovisas i järnvägsplanen. Omledning av trafik och ianspråktagande av föreslagna ytor konsekvensbeskrivs i järnvägsplanen. Kontinuerlig dialog har skett med berörd kommun.

Buller och vibrationer

Inför samråd 2 kommer bullersituationen för både drift- och byggskede att ha utretts vidare. Målsättningen är att följa Naturvårdsverkets riktlinjer för buller i så stor utsträckning som det är möjligt. Dock kan vissa avsteg behöva göras exempelvis för arbete nattetid och helger. För att begränsa bullerpåverkan under byggtiden studeras och föreslås möjliga skyddsåtgärder. Det kan bli aktuellt att genomföra skyddsåtgärder för driftskedet tidigt att de även kan fungera under byggtiden.

Samordning med kommunala projekt

Stadens detaljplaner i järnvägsstråket

Trafikverket noterar synpunkten.

Kapacitetshöjande åtgärder i Kålleredsbäcken

Planering av åtgärder i Kålleredsbäcken som krävs för järnvägsutbyggnaden, har gjorts med utgångspunkten att befintlig kapacitet i bäckfåran ska bibehållas. I planarbetet sker löpande samverkan med Mölndals stad för att kunna beakta stadens planerade kapacitetsökande åtgärder. Skredrisk har kontrollerats för planerade slänter och anslutning i norr kommer att behöva åtgärder i form av erosionsskydd.

Utbyggnad av Forsåkerområdet

I arbetet med järnvägsplanen samverkar Trafikverket löpande med Mölndals stad för att beakta stadsutvecklingen i Forsåker i relation till järnvägsanläggningen.

Kommunens löpande re- och investeringsprojekt och Flöjelbergsbron

Trafikverket samverkar med Mölndals stad i dessa frågor och delger information för att samordna planering av reinvesteringar och planerad stadsutveckling.

Trafikverket kommer att ha fortsatt dialog med Mölndals stad genom kontinuerliga möten där föreslagen tidplan för projektet kommuniceras.

Upptäckta felaktigheter i samrådsunderlaget

Avseende upptäckta felaktigheter i samrådsunderlaget tackar Trafikverket för att det har uppmärksammat och har justerat detta i aktuella handlingar.

3.6 Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund

3.6.1 Västra Götalandsregionen (VGR)

Västra Götalandsregionen (VGR) har yttrat sig genom Västfastigheter Bygg och Förvaltning. Yttrandet har utarbetats i samråd med Västtrafiks avdelning för samhällsplanering.

Mölnåls resecentrum

VGR betonar behovet av fortsatt samverkan med Västtrafik och Trafikverket för att säkerställa en framtida välfungerande bytespunkt med sammanhållen gestaltning vid Mölnålsbro. För både bygg- och driftskede bör särskilt gångflöden beaktas men hänsyn även tas till andra trafikslag som ska samsas på ytorna. VGR ser det som särskilt viktigt att beakta utmaningar kopplat till vertikala kommunikationer och ser med fördel en hisslösning med redundans för att minska sårbarhet.

Plattformsängder och kapacitet

För att möta framtida resande menar VGR att plattformarna bör dimensioneras till minst 270 meter och att en lösning med 2+2 plattformar byggs för att möjliggöra smidiga byten mellan tåg direkt över plattformen.

Norra plattformsförbindelsen

VGR anser att den norra plattformsförbindelsen är viktig för resandeflöden, trygghet och placering av metrobusstationen.

Trafik under byggtid

Stationsområdet är en central kollektivtrafikpunkt och måste fungera även under byggskedet. VGR efterfrågar tät dialog, likt KomFram, och att motsvarande principer sätts upp för hela projektet Ny järnväg Göteborg–Borås avseende prioritering av kollektivtrafik samt gång och cykel.

VGR anser att två spår måste hållas öppna under längre byggperioder så att Västtrafik kan köra tågtrafik genom Västlänken och nå de nya uppställningsspåren i Pilekrogen.

Bussdepå

VGR påpekar att eventuellt intrång i bussdepå i Råvekärr riskerar att påverka kollektivtrafikens funktion. Kungsbackavägen måste hållas tillgänglig eftersom den är depåns huvudinfart.

Tågdepå Sandbäck

VGR lyfter behov av att förbereda spåranslutning till framtida verkstadsdepå, samt att Kungsbackavägens och Kikåsledens utformning sker i samverkan med VGR.

Lösningar för ersättningstrafik vid permanent tågstopp

VGR ser ett tydligt behov av ytor för ersättningstrafik med buss vid tågstopp och vid ökad tågtrafik. Dessa ytor kan med fördel ligga nära plattformarna, helst längs Nämndemansgatan, med goda kopplingar till Mölndalsbro och Mölndals Innerstad. I ett längre perspektiv kan lägen för metrobuss längs E6/E20 samnyttjas.

Metrobussens funktion och roll

VGR framhåller att metrobuss är en etablerad planeringsförutsättning utifrån politiska beslut och tidigare utredningar. Utformningen av bytespunkten i Mölndal bör därför omfatta att metrobusskonceptet kan integreras i den framtida trafiklösningen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Mölndals resecentrum och bytespunkt

Trafikverket kommer att fortsätta de samråd och den samverkan som påbörjats med VGR och andra berörda aktörer och därigenom verka för att Mölndal station bidrar till att bli en funktionell regional bytespunkt.

Längd på plattformar

Under många år har inriktningen för plattformslängder för Göteborg C, Västlänken och andra stationer i Göteborgsområdet varit att resandeutbyte med 250 m långa tåg ska möjliggöras.

De anpassningar av den statliga infrastrukturen som krävs för längre tåg med förlängda plattformar, trimningsåtgärder, uppställningsytor med mera är inte möjliga att inkludera i den nationella planen förrän tidigast för planläggningsperioden 2030–2041.

Se även Trafikverkets kommentar i avsnitt 3.10.1.

Norra plattformsförbindelsen

Norra plattformsförbindelsen är en förutsättning i projektet och Trafikverket arbetar tillsammans med Mölndals stad kring bron och anslutningar till plattformarna.

Se även Trafikverkets kommentar i avsnitt 3.5.2.

Trafik under byggtid

Trafikverket tar hänsyn till befintlig trafikering så långt det är möjligt enligt de processer Trafikverket har för att stänga av befintlig järnväg.

Bussdepåer

Intrång i bussdepån i Råvekärr har utretts och beslut har tagits i samverkan med Västtrafik att flytta bussdepån till annan plats.

Tågdepå Sandbäck

Avseende uppställningsspår i Sandbäck har projektet gjort anpassningar, vilket stämts av med VGR och projekt Pilekrogen. Även en inkoppling av en eventuell framtida ny verkstadsdepå har visast sig vara möjligt. I april 2026 meddelade Mölndals stad att kommunens planärende läggs ned i väntan på de nya förutsättningar för området som kapacitetshöjande åtgärder i Kålleredsbäcken, uppställningsspår i Pilekrogen och den nya järnvägsanläggningen Göteborg–Borås innebär.

Metrobussens funktion och roll

Metrobuss är inte en konkret planeringsförutsättning i arbetet med järnvägsplanen, då den inte är del i några finansierade och beslutade planer. Detta innebär att metrobuss inte styr val av spårlägen och stationsutformning. Hur olika spåralternativ påverkar möjligheterna till interaktion med ett framtida metrobussystem har dock belysts i arbetet med stationsutformningen.

3.6.2 Västtrafik AB

Västtrafiks yttrande har stämts av med VGR:s yttrande och synpunkterna har inarbetats i Västtrafiks yttrande. Västtrafiks och VGR:s och yttranden är till stora delar likalydande. Se även avsnitt 3.6.1.

Västtrafik betonar att Trafikverket, Mölndals stad, Västfastigheter och Västtrafik har ett gemensamt ansvar att säkerställa och dimensionera ytorna vid Mölndals resecentrum för alla kollektivtrafikresenärer och att framkomligheten för övrig kollektivtrafik på bron prioriteras. Detta så att anläggningen byggs på ett robust och hållbart sätt.

Då den nya järnvägsanläggningen och stationen kommer att påverka dagens resecentrum trycker Västtrafik på att fortsatt samverkan i projektet är avgörande för att den framtida anläggningen ska uppnå sin kollektivtrafikfunktion i systemet och för att få en sammanhållen och enhetlig gestaltning.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket instämmer i att det är viktigt med ett helhetsgrepp kring utformningen av stationsmiljön och bytespunkten kring Mölndalsbro. Trafikverket kommer fortsatt att samverka med Västtrafik och andra berörda aktörer.

Se även svar till Västra Götalandsregionen, avsnitt 3.6.1.

3.6.3 Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG)

Riskhänsyn

RSG påpekar att den ännu inte fått ta del av den riskanalys som hänvisas till i MKB. Analysen behandlar bland annat transporter av farligt gods och risker för tredje man. RSG framhåller att den kan vara samrådspart inför den slutliga bedömningen av järnvägens påverkan på risk och säkerhet. Den kommande riskutredningen behöver också omfatta den förändrade riskbild som en sidledes flytt av E6/E20 medför.

Eftersom flera andra exploateringsprojekt pågår i området menar RSG att det är av stor vikt att det klarläggs vilken aktör som bär ansvaret för olika riskåtgärder för att säkerställa att dessa inte faller mellan stolarna i de parallella planprojekten.

Framkomlighet och möjlighet för räddningsinsats

I yttrandet lyfts att Trafikverket och RSG löpande har haft avstämningar avseende förutsättningar som påverkar insatsmöjligheter. Vissa förutsättningar som tunnlar och tråg samt stationsmiljön menar RSG är särskilt viktiga att bevaka och ser ett behov av fortsatta avstämningar.

Placering, utformning och kapacitet för brandvattenuttag behöver samrådas med RSG, särskilt i anslutning till tillträdesvägar. Vid tunnelmynningen i Sandbäck behövs en uppställningsyta på cirka 500 m² för räddningsfordon och material. I Lackarebäck behövs en säkerhetsanalys för både den nya järnvägstunneln och anslutande tråg, med hänsyn till räddningstjänstens insatsmöjligheter.

RSG är positiv till skyddsbarriärer som bullerplank och stängsel, men understryker behovet av grindar eller öppningar som möjliggör snabb åtkomst vid insats. Placering och utformning av bullerskydd behöver därför samrådas.

RSG framhåller att flera av de vägar som påverkas av den nya järnvägsanläggningen ingår i det prioriterade utryckningsnätet. Det är därför avgörande att förändringar av dessa vägar bevakas så att snabb räddningsinsats fortsatt kan säkerställas inom medlemskommunerna.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

I arbetet med järnvägsplanen har arbetet med en riskutredning fortsatt. Samverkan i har skett med berörda aktörer och i den mån det berör närliggande exploateringsprojekt.

Trafikverket kommer fortsatt att samverka med RSG i de frågor som krävs, till exempel tillgänglighet för insatsfordon, tillgång till brandvatten, att det prioriterade utryckningsnätet inte påverkas negativt samt avseende utformningen av stationsmiljön.

När det gäller tunnelloösningen vid Lackarebäck har det tagits fram utredningar avseende säkerhet.

Avseende tunnelmynningen i Sandbäck ligger den geografiskt inom angränsande järnvägsplan och kommer att hanteras inom det planarbetet. De beröringspunkter som finns har stämts av gemensamt för att säkerställa att

till exempel bro- och tunnelloösningar är genomförbara i relation till angränsande järnvägsplan.

PM Risk och säkerhet kommer att utgöra en underlagsrapport till samrådshandlingarna för samråd 2.

3.7 Berörda statliga myndigheter

3.7.1 Livsmedelsverket

Livsmedelsverket bedömer att klimatförändringar med varierande nederbörd ökar pressen på dricksvattenförsörjningen, både vad gäller kvalitet och mängd. Det är viktigt att skydda nuvarande och potentiella vattenresurser, särskilt grundvatten och grusåsar som är centrala för kommunal vattenförsörjning och ökad klimatesiliens. Myndigheten betonar behovet av att utreda och skydda lämpliga vattenförekomster för att säkra framtida dricksvatten, och har i övrigt inga synpunkter.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket instämmer i Livsmedelsverkets påpekande kring att det är angeläget att skydda och vara varsam med både befintliga och potentiella framtida dricksvattentäkter. I arbetet med järnvägsplanen har det dock konstaterats att ingen dricksvattentäkt och inte heller någon potentiell dricksvattentäkt berörs av järnvägsanläggningen eller följprojekt som exempelvis flytt av lokalgator.

3.7.2 Myndigheten för civilt försvar (MCF) (tidigare Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB))

MSB konstaterar att Mölndalsåns dalgång har återkommande höga flöden, skyfallsrisker och att järnvägen kan påverka hur vattnet rinner. Myndigheten påminner om att Göteborg är utpekad som område med betydande översvämningsrisk och betonar att åtgärder för järnvägen bör samordnas med riskhanteringsplanen.

För detaljerade frågor hänvisas till länsstyrelsen som bevakar att risk- och säkerhetshänsyn tas i samhällsplaneringen. MSB anser också att översvämningsrisker ska beskrivas i den specifika miljöbedömningen

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar MSB:s arbete med förordning 2009:956 om översvämningsrisker.

Trafikverket kommer fortsatt att samverka med berörda kommuner kring konsekvenser och åtgärder.

Se även Trafikverkets kommentar i avsnitt 3.4.

3.7.3 Statens geotekniska institut (SGI)

SGI:s yttrande fokuserar på miljögeotekniska frågor, särskilt risker för ras, skred och erosion samt omgivningspåverkan. Myndigheten konstaterar att Trafikverket planerar att hantera sättnings- och stabilitetsfrågor, men betonar att förekomsten av kvicklera kräver ett helhetsgrepp. Lokala skred kan ha potential att sprida sig över större områden, både inom och utanför planområdet.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Det har genomförts en kartering av kvicklera. Bedömda risker för spridning av skred både inom och utanför planområdet beaktas i projekteringen av järnvägsanläggningen.

3.7.4 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI fokuserar sitt yttrande på hydrologi, meteorologi och klimatanpassning. SMHI ser positivt på att översvämnings- och skyfallsrisker samt framtida klimat beaktats, och informerar om den uppdaterade databasen SVAR 2022. SMHI noterar dock att det inte framgår i underlagen om klimatförändringens effekter inkluderats i beräkningarna för Mölndalsån. Myndigheten betonar behovet av att använda flera utsläppsscenarioer och att alltid ta hänsyn till klimatförändringar utifrån anläggningars livslängd.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar SMHI:s synpunkter och kommer att se över gjorda beräkningar utifrån databas SVAR till samråd 2.

Hänsyn till klimatrisker kommer att beskrivas i MKB till samråd 2.

Övriga myndigheter

3.7.5 Övriga myndigheter

Följande myndigheter har meddelat att de avstår från att yttra sig:

- Boverket
- Folkhälsomyndigheten
- Jordbruksverket
- Riksantikvarieämbetet
- Statens fastighetsverk (SFV)
- Sveriges geologiska undersökning (SGU)
- Tillväxtverket

Följande myndigheter har meddelat att de inte har synpunkter i detta skede:

- Elsäkerhetsverket

- Försvarsmakten
- Lantmäteriet
- Polisområde Storgöteborg
- Sjöfartsverket
- Skogsstyrelsen
- Svenska kraftnät

Följande myndigheter önskar inte delta i fortsatt samråd:

Socialstyrelsen, som hänvisar till Folkhälsomyndigheten.

3.8 Berörda statliga bolag

3.8.1 Jernhusen AB

Jernhusen AB tackar för möjligheten att delta i planeringsprocessen och välkomnar satsningen på utveckling av järnvägen mellan Göteborg och Borås.

Jernhusen noterar Trafikverkets rekommenderade val av spårlinje med utveckling av Mölndal station norr om Mölndalsbro, med breddning av stationsområdet österut och en ny plattformsförbindelse i norr. Jernhusen är medvetet om att det kommer medföra intrång i bolagets mark och att den fortsatta planeringsprocessen ger möjlighet till dialog med Trafikverket och Mölndals stad om hur det kan lösas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer att föra dialog med Jernhusen kring markåtkomst. För samråd kring utveckling av stationsområdet, som ligger inom detaljplanelagt område, hänvisar Trafikverket till Mölndals stads detaljplaneprocess.

3.8.2 Swedavia

Swedavia har meddelat att bolaget inte har några synpunkter.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar yttrandet att Swedavia valt att inte yttra sig.

3.9 Organisationer som kan bli särskilt berörda

Intresse- och aktivitetsföreningar

3.9.1 Odlarföreningen Tillsammans

Odlarföreningen Tillsammans bedriver ekologisk odling på arrenderad mark i Pilekrogen och ser området som viktigt för rekreation och lokal matproduktion.

Föreningen menar att tåg är bra och ett hållbart transportmedel men motsätter sig att jordbruksmark tas i anspråk för byggnation av den nya järnvägen. Föreningen uttrycker också en oro för påverkan på Kålleredsbäcken och grundvattnet.

Om det inte är möjligt att fortsätta odlingsverksamheten önskar föreningen en god dialog med Trafikverket och Mölndals stad för att hitta en likvärdig ersättningsmark.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Projektets påverkan på Kålleredsbäcken och grundvattenförekomster har utretts inom arbetet med järnvägsplanen. Anpassningar och förslag till skyddsåtgärder kommer att redovisas till samråd 2.

Avseende marken som Odlarföreningen Tillsammans arrenderar och frågan om eventuell ersättningsmark har Trafikverket ingen rådighet över och hänvisar istället till Mölndals stad som är markägare.

Vattenvårdsförbund

3.9.2 Mölndals vattenråd

Mölndals vattenråd anser att projektet bör förbättra och inte försämra MKN i Mölndalsån. Arbeten i vattnet bör begränsas i tid, undvika laxens vandringsperiod och minimera grumling, utsläpp och påverkan på grundvatten. Strandnära naturmiljöer med träd, buskar och svämplan bör bevaras eller återskapas.

Rådet ifrågasätter skrivningen avseende statusklassning av ån och påpekar att lax leker nedströms Forsåker, vilket kräver åtgärder för bättre livsmiljöer. Vattenrådet förutsätter att Trafikverket presenterar kompensationsåtgärder för den påverkan som omgrävningar av Mölndalsån och Kålleredsbäcken kan medföra och välkomnar förbättrad fiskpassage vid Åbromotet.

Rådet efterfrågar också att Trafikverket utreder möjligheten att samordna och förbättra dagvattenreningen från E6/E20. De betonar vikten av att inte försena Gryaabs planerade ledningsarbeten, som är centrala för att minska utsläpp av orenat avloppsvatten.

Slutligen menar vattenrådet att samrådsunderlaget inte avspeglar de nya vattennivåförhållanden som följer av aktuella vattendomar och att modeller och kartor därför behöver uppdateras. De uppmanar Trafikverket att rapportera miljödata från projektet till nationella databaser för att stödja bedömning av status i vattenmiljöer och åtgärdsplanering.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Eventuella förändringar avseende omhändertagande av dagvatten från befintliga E6/E20 kan endast omfatta de delar som innebär en ombyggnation, som följer av byggnationen av den nya järnvägen.

Trafikverket har tagit med sig övriga kommentarer och beaktat dessa i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

3.10 Övriga

Övrig länsstyrelse, region och kommun

3.10.1 Region Halland

Region Halland är positiv till den nya järnvägen Göteborg–Borås och bibanan till Mölnlycke, och menar att projektet stärker kapacitet och robusthet även på Väst kustbanan. Utbyggnaden av Mölndal station till sex spår förbättrar möjligheterna till byten för resenärer söderifrån.

Regionen vill att de halländska förutsättningarna och Väst kustbanans betydelse lyfts i järnvägsplanen och beskrivs ur ett länsöverskridande perspektiv.

Region Halland påpekar också att framtida längre tåg som dubbelkopplade Öresundståg och 300 meter långa nattåg kräver längre plattformar än 250 meter, vilket främst berör Mölndal station.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Region Halland ser positivt på järnvägsutbyggnaden och dess ändamål.

Under många år har inriktningen för plattformslängder för Göteborg C, Västlänken och andra stationer i Göteborgsområdet varit att resandeutbyte med 250 m långa tåg ska möjliggöras.

I samband med att regionerna i södra Sverige beslutat att, inom ramen för projektet Ny generation Öresundståg (NGÖ), förbereda för att införskaffa nya tåg har Trafikverket informerats. NGÖ-projektet har en tydlig inriktning att de nya (dubbelkopplade) tågseten kommer att ha längden 260 meter, vilket på flera håll kräver förlängda plattformar och andra anpassningar av infrastrukturen. NGÖ är tänkta att införas löpande under 2030-talet och med start på sträckan Köpenhamn/Malmö och Göteborg.

Trafikverket har påpekat att den statliga anläggningen inte är dimensionerad för de nya fordonslängderna. I mars 2024 framförde Trafikverket till NGÖ-projektet vad som skulle krävas för att kunna ta emot 260 meter långa tåg. Bedömningen är att det kan bli behov av omfattande och kostsamma åtgärder och att det är viktigt att det görs en samhällsekonomisk värdering av de samlade åtgärderna. Trafikverket behöver ha förståelse kring den totala kostnaden och den samhällsekonomiska analysen för val av tåg, så att det är klarlagt vad som är den mest kostnadseffektiva lösningen för samhället, totalt sett.

Trafikverket kan inte, inom ramen för gällande planeringsprocess, utlova att några trimningsåtgärder eller namngivna objekt genomförs kopplat till NGÖ. Samtliga trimningsobjekt (mindre än 150 miljoner kronor) eller namngivna objekt (mer än 150 miljoner kronor) behöver hanteras i ordinarie planeringsprocesser inom Trafikverket. Trafikverket har under hösten 2025 presenterat förslag till åtgärdsplan för åren 2026 till 2037. Utrymmet för nya

investeringsåtgärder i den kommande planen är mycket litet och det finns många kandidater som varit i fråga länge. Åtgärderna i kommande plan måste vara väl underbyggda, analyserade och kostnadsberäknade.

Processerna för Nationell transportinfrastrukturplan (NTP) för åren 2026 – 2037 och Ny generation Öresundståg ligger tyvärr inte i fas. De större investeringsåtgärderna som förs fram kan i princip först prövas inför nästa plan, för åren 2030–2041.

Trafikverket ser att det föreligger en stor risk att det inte är möjligt att få till anpassningar i Göteborgsområdet för dubbelkopplade tåg om totalt 260 m meter inom de tidsramar som förs fram av NGÖ-projektet. Utöver krav på plattformslängder finns också andra anspråk att ta hänsyn till, exempelvis uppställning av tåg. Detta är ett arbete som behöver ske parallellt och ses tillsammans med alla aktörers behov. Framtida uppställningsbehov är en utmaning och analyser kring detta pågår inom Trafikverket.

Trafikverket vill understryka att aktuella enskilda projektet inte är rätt forum för att driva frågan om plattformslängder. Den bör i stället drivas på högre nivå för att få med sådana åtgärder i den nationella planen.

3.10.2 Bollebygds kommun

Bollebygds kommun har valt att inte yttra sig över denna etapp Almedal–Mölndal, som del av Ny järnväg Göteborg–Borås och bibana till Mölnlycke.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Bollebygd valt att inte yttra sig.

3.10.3 Borås stad

Utformningen av Mölndal station och dess närområde blir central för Borås och resenärer till och från staden. Kommunen framhåller vikten av att stationsområdet och resecentrum dimensioneras utifrån den planerade ökningen av tåg och resenärer och utformas för enkla och tydliga byten mellan tåg och annan kollektivtrafik samt säkra och tillgängliga passager för gång, cykel, rullstol och barnvagn.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar Borås Stads synpunkter avseende Mölndal station och dess betydelse för resenärer till och från Borås.

Utformningen av Mölndal station utgår ifrån de förutsättningar som projektet Ny järnväg Göteborg–Borås har genom formulerade ändamål och projektmål. Utformningen av stationsmiljön och Mölndalsbro som knutpunkt för kollektivtrafik sker i samverkan med berörda aktörer som Mölndals stad, Västtrafik och Västra Götalandsregionen.

3.10.4 Härryda kommun

Härryda kommun ser positivt på att Trafikverket inlett arbetet med järnvägsplaner för Ny järnväg Göteborg–Borås och bibana till Mölnlycke och ställer sig bakom den rekommenderade spårlinjen inom delen Almedal–Mölndal.

Härryda välkomnar fortsatt samråd och dialog kring järnvägsplanen för Ny järnväg Göteborg–Borås.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Härryda kommun ser positivt på utvecklingen av Ny järnväg Göteborg–Borås och bibana till Mölnlycke samt att kommunen ställer sig bakom den förordade spårlinjen för etapp Almedal-Möln dal.

I Trafikverkets fortsatta arbete med att ta fram järnvägsplaner för samtliga etapper för sträckan Göteborg–Borås kommer samverkan att ske med berörda parter och samråd att hållas enligt planprocessen.

Näringsliv och näringslivsorganisationer

3.10.5 Castellum

Castellum är fastighetsägare till tio fastigheter belägna inom Lackarebäcksområdet och följer därför den planerade utbyggnaden av Ny järnväg Göteborg–Borås, delen Almedal–Möln dal.

Castellum ser i stort sett positivt på utvecklingen som sker i området men menar att det inte är riktigt möjligt att utläsa hur de fastigheter som bolaget äger eventuellt kommer att påverkas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Castellum ser positivt på planerad utveckling i området. Trafikverket har haft fortlöpande samråd med berörda fastighetsägare i arbetet med järnvägsplanen.

Avseende en gång- och cykelkoppling i ett strategiskt läge med koppling till kollektivtrafik i Lackarebäcksområdet är det en kommunal fråga som inte hanteras inom projektet.

3.10.6 Fastighets AB Balder

Fastighets AB Balder är via flera dotterbolag fastighetsägare till tre fastigheter som ligger i nära anslutning till den rekommenderade spårlinjen.

Bolaget har i stort inget att erinra mot förslagen ny järnväg intill fastigheterna men vill poängtera att planeringen behöver ta hänsyn till befintliga verksamheter inom fastigheterna så att dessa oförändrat kan fortgå efter att järnvägen byggs ut.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Utbyggnaden av järnvägsanläggningen kan komma att medföra intrång. Trafikverket har dialog med berörd fastighetsägare.

3.10.7 Ikano Bostad/Fastighets AB Forsåker

Ikano Bostad betonar behovet av ett helhetsgrepp i planeringen eftersom järnvägsprojektet och läget nära E6/E20 påverkar möjligheterna till exploatering.

Ikano har tidigare påpekat att bullersituationen kräver att området ”täpps till” mot E6/E20 för att skapa goda boendemiljöer. Den östra spårlinjen och den föreslagna sträckningen av Mölndalsån med tillhörande slänter minskar dock byggrätten med cirka 11 000 BTA. Ikano befarar att även Forsåkersbron placering påverkas och därmed kan föreslaget läge även göra intrång på nuvarande markanvändning och lokaler med verksamheter och att ytterligare byggrätter försvinner. Ikano önskar därför att Trafikverket i det fortsatta arbetet studerar släntens utbredning för att möjliggöra bebyggelse närmare åfåran.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket välkomnar samverkan med berörda aktörer och fastighetsägare. När det gäller bullersituationen är de riktvärden som finns styrande för val av bullerskyddsåtgärder. I arbetet med järnvägsplanen har situationen gällande bullerpåverkan i omgivningen fortsatt att bevakas. Bullerskyddsåtgärder utreds utifrån befintlig bebyggelse och tar inte hänsyn till kommande stadsplanering.

Under arbetet med järnvägsplanen har omledningen av Mölndalsån detaljstuderats. Anpassningar till befintlig och planerad bebyggelse görs så långt det är möjligt. Omledningen av Mölndalsån behöver utformas på ett sådant sätt att de ekologiska förutsättningarna i och kring vattendraget inte försämras.

I järnvägsplanen görs bedömningen av påverkan utifrån nuvarande markanvändning jämfört med främst järnvägens sträckning men även andra anläggningar som måste flyttas, så som i detta fall Nämndemansgatan och Mölndalsån. Förordad linje innebär att huvudbyggnaden inom fastigheten Forsåker 1:227 måste rivas.

3.10.8 MölnDala Fastighets AB

MölnDala Fastighets AB ansvarar för utvecklingen av den nya stadsdelen Forsåker, där första inflyttning planeras till 2027 och uppger att lösningar som minskar byggrätter eller försämrar buller- och risksituationen inte kan accepteras. Bolaget studerar därför tillsammans med Trafikverket och Ikano ett anpassat förslag till utformning och omledning av Mölndalsån som ska inarbetas i järnvägsplanen.

MFAB betonar Mölndalsåns betydelse för natur och rekreation och för den blå-gröna strukturen i Forsåker. Om en omledning av ån kan förbättra förutsättningarna för fisk är det positivt, men under byggtiden måste spridning av föroreningar och grumling förhindras. Bolaget lyfter även att planerad grundvattensänkning måste ta hänsyn till risker för skador på kulturhistoriskt värdefull bebyggelse och naturvärden i området.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har löpande haft samordningsmöten med MFAB där de frågor som lyfts i yttranden diskuterats. Utredd grundvattensänkning bedöms inte

komma att påverka naturvärden. Risk för påverkan på byggnader av grundvattensänkning utreds och förslag till skyddsåtgärder kommer att tas fram.

3.10.9 Platzer Fastigheter AB

Fastighetsbolaget är i grunden positiva till förslaget avseende utbyggnad av järnvägsanläggningen och den utveckling som möjliggörs runt stationen. I yttrandet lyfts att företaget förutsätter att de kommer att hållas skadeslösa för all eventuell påverkan på deras fastigheter och byggnader.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är skyldiga att hålla fastighetsägare som berörs av projektet ekonomiskt skadeslösa. Dock ersätts inte vissa störningar eller skador som är orts- eller allmänvanliga, det vill säga en störning som är typisk utifrån förutsättningarna i en viss ort eller en ur ett samhällsperspektiv vanlig och allmänt förekommande störning, till exempel buller.

3.10.10 Snälltåget

I sitt yttrande önskar Snälltåget 300 meter långa plattformar vid Mölndal station med motivet att organisationen planerar att köra genomgående trafik via Mölndal/Göteborg till Jämtland.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Se Trafikverkets kommentar i avsnitt 3.10.1 Region Halland.

Ledningsägare

3.10.11 Ellevio AB

Ellevio har två fördelningsstationer i området, i Råvekärr och i Krokslätt, med regionnätsledningar som måste beaktas. Station Råvekärr är planerad att flyttas, för vilket det finns ett projekteringsavtal med Trafikverket. Stationen och ledningarna utgör samhällsviktig infrastruktur och kan inte tas ur drift förrän den nya stationen är driftsatt.

Vid Krokslätt kan en flytt av E6/E20 och den nya järnvägen innebära ökade vibrationer, vilket behöver utredas.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medvetet om och beaktar de risker och behov av skyddsåtgärder som Ellevio AB tar upp i yttrandet. I arbetet med järnvägsplanen har planering, hantering och genomförandet av skyddsåtgärder skett i samråd med Ellevio AB.

Trafikverket har pågående samtal med Ellevio AB avseende fördelningsstationen vid Råvekärr och flytten hanteras inom ramen för omnämnda projekteringsavtal.

3.10.12 Gryaab AB

Gryaab uppger att planförslaget berör både bolagets befintliga anläggningar och pågående projekt med nya anläggningsdelar. Gryaab yttrar sig endast rörande skydd av de egna anläggningarna och har inga invändningar mot den planerade järnvägsanläggningen i sig.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar att Gryaab inte har några invändningar mot projektet i sig. Trafikverket är medvetet om och kommer att beakta de befintliga anläggningar, pågående samt kommande projekt som nämns i yttrandet. Trafikverkets samråd med Gryaab fortsätter genom planeringsprocessen för den nya järnvägen.

3.10.13 Göteborg Energi

Göteborg Energi betonar vikten av korrekt ledningsanvisning och försiktighet vid markarbeten nära ledningar som tillhör Göteborg Energi AB, Göteborg Energi Gothnet AB, Göteborg Energi Nät AB, Göteborg Energi Gasnät AB och Ale Fjärrvärme AB. Ledningstyper som omfattas är el-, fjärrvärme-, fjärrkyla-, fiber- och gasledning. Flera ledningar berörs av järnvägsbygget.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket är medvetet om och beaktar befintliga anläggningar, pågående och kommande projekt samt gällande bestämmelser som nämns i yttrandet. Trafikverkets samråd med Göteborg Energi fortsätter genom planeringsprocessen för den nya järnvägen.

3.10.14 Göteborgs Stad/Kretslopp och vatten (KoV)

KoV vidhåller tidigare synpunkter och vill ha fortsatt dialog med Trafikverket.

VA-anläggningar måste skyddas; KoV kräver ständig åtkomst och granskning av markarbeten inom 10 meter. Avfallshantering måste utredas enligt *Gör rum för miljön*.

Dagvatten- och skyfallsutredning krävs; projektet får inte försämra situationen för Göteborg.

KoV:s och Mölndals stads ledningar ska identifieras och säkras; pågående dricksvattenprojekt kräver samordning.

KoV menar att Trafikverket måste förtydliga behov kring brandvatten.

KoV påpekar att vibrationsarbeten nära sekretessbelagd anläggning kräver remiss minst 6 månader i förväg.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket har kontinuerliga möten med Göteborgs Stad med fokus på samordning kring befintligheter. Samverkan sker även med KoV för att säkerställa avfallshanteringen.

Befintliga ledningar som tillhör Göteborgs Stad och Mölndals Stad hanteras inom projektet för att säkerställa hur de påverkas av järnvägsplanen, i samråd med ledningsägarna. Markarbeten som sker närmare än 10 meter från VA-anläggning granskas enligt "Kretslopp och vattens anvisningar för markarbeten".

En skyfallsutredning kommer att tas fram till samråd 2. Syftet med skyfallsutredningen är att genom de åtgärder och anpassningar som föreslås skydda järnvägsanläggningen och att inte förvärpa situationen i omgivningen. Föreslagna strukturplanåtgärder och höjdsättningar kommer att beaktas för att säkerställa att järnvägsanläggningen inte påverkar befintliga skyfallsstråk.

Gällande rening och fördröjning av dagvatten från järnvägsanläggningen kommer det att hanteras inom överbyggnad för spårområde och för E6/E20 genom dike.

Trafikverket har inga behov av brandvatten på den sträcka av järnvägsanläggningen som ligger inom Göteborgs Stad.

Behov av remiss kan bli aktuellt, framför allt vid pålning och spontning. Bergschakt är inte aktuellt inom sträckan. Hantering av remiss och eventuella restriktioner kring hur arbetet ska utföras kommer att ske i senare skede (bygghandling).

Avseende kostnader för omläggning av VA-ledningar för Trafikverket en fortsatt dialog med ledningsägaren, där även frågan om kostnadsfördelning behandlas.

3.10.15 Mölndal Energi AB/Mölndal Energi Nät AB (MENAB)

Mölndal Energi AB och Mölndal Energi Nät AB (MENAB) har anläggningar, bland annat mottagningsstationerna XT11 Krokslätt och XT12 Råvekärr, inom aktuellt planområde för ny järnvägsanläggning och betonar att flytt av ledningar och stationer kräver lång framförhållning och noggrann samordning med Trafikverket.

Tidigare har det konstaterats att mottagningsstationen XT12 Råvekärr behöver flyttas vilket har reglerats i en undertecknad avsiktsförklaring och ett projekteringsavtal. För att undvika konflikter och driftstörningar krävs att arbeten i mottagningsstation XT11 Krokslätt tidsmässigt anpassas till åtgärderna i Råvekärr.

Mölndal Energi AB lyfter särskilt behovet av att säkerställa möjlighet till fortsatt och framtida kanalisation under väg och järnväg för att kunna möta ökande elbehov. För fjärrvärmen behöver underjordiska ledningar flyttas där de hamnar i konflikt med järnvägsanläggningen, och även här krävs god framförhållning och samordning.

Mölndal Energi AB/MENAB uppmanar Trafikverket att tidigt och aktivt föra dialog kring hur järnvägskorridoren planeras att användas, särskilt vid mottagningsstationen, för att Mölndal Energi AB/MENAB ska kunna säkerställa en trygg och tillförlitlig elförsörjning.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Ledningssamordningsmöten hålls kontinuerligt med Mölndal Energi

Fjärrvärme samt med Mölndal Energi Nät AB. Placering av nya fjärrvärmeledningar har diskuterats gemensamt.

Dialog pågår mellan Trafikverket och Mölndal Energi Nät gällande eventuell påverkan på XT12 och ledningsomläggning vid XT11.

Trafikverkets samråd med Mölndal Energi och MENAB fortsätter genom planeringsprocessen för den nya järnvägen.

3.10.16 Nordion

Nordion Energi AB (inklusive Weum Gas AB och Swedegas AB) har granskat samrådshandlingarna och konstaterar att Swedegas högtrycksledning för naturgas påverkas av den planerade järnvägsplanen. Ledningen omfattas av NGSA (2023) och MSBFS 2009:7.

I delområde söder berörs en gasledning som sannolikt behöver läggas om. Nordion betonar att exploatören ansvarar för att utreda hur projektet påverkar ledningen och för att täcka kostnaderna för eventuella åtgärder.

Nordion påpekar att samråd måste ske tidigt i processen och att ledningsägaren behöver vara delaktig i en nära dialog genom hela planeringsprocessen.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer fortsatt att samråda med Nordion.

3.10.17 Skanova (Telia Company) AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet och vill i möjligaste mån behålla dem på nuvarande plats för att undvika störningar och onödiga kostnader för en eventuell flytt.

Skanova önskar medverka i planarbetet i ett tidigt skede avseende ledningssamordning och kallas till samrådsmöten för att samordna nya och befintliga ledningar.

Fullständigt yttrande finns diariefört på ärendenummer TRV 2024/132436.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket kommer fortsatt att samråda med Skanova.

3.11 Allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Under samrådstiden för samråd våren 2025 inkom totalt 12 synpunkter från allmänheten via Samrådsportalen. Under digital frågestund som hölls av Trafikverket den 27 april 2025 inkom totalt 10 frågor och synpunkter. Via Trafikverkets webbsida, alltså den digitala brevlådan, har det inkommit totalt 28 brev. Det digitala samrådet för våren 2025 beskrivs närmare i avsnitt 3.2.1. Nedan sammanfattas innehållet i de inkomna synpunkterna, uppdelat per ämnesområde.

Under tiden efter det att samrådsutställningen pågick från mars till april 2025 och fram till hösten 2026 har det inkommit ytterligare 14 frågor från allmänheten. Frågorna handlade om pendling under byggtid och påverkan på tågtrafiken (1 fråga), tidpunkt för nästa

samrådstillfälle (3 frågor), frågor kopplade till buller samt risk för vibrationer (3 respektive 1 fråga), frågor kopplade till fastighetsfrågor och markintrång (4 frågor), avstånd mellan spår och fastighet (1 fråga) samt en fråga om underhållsskulden på järnvägen.

Stor del av svaren till dessa frågeställningar redovisas nedan. Övriga frågor kommer att bemötas av Trafikverket till nästa samrådstillfälle. Avseende frågan om underhållsskuld hänvisas till det särskilda uppdrag som regeringen tilldelat Trafikverket för Ny järnväg Göteborg-Borås.

Samråd - järnvägsanläggningens sträckning och stationer

I synpunkterna som inkommit har flera ur allmänheten ställt sig positiva till järnvägsutbyggnaden och även till en station vid Landvetter flygplats. Några uttrycker också att det är positivt med en bibana till Mölnlycke.

Enstaka personer menar att järnvägsanläggningen bör kompletteras med station i höjd med Krokslätt/Kallebäck.

Det finns också personer som uppger att de är positiva till järnvägsanläggningen som sådan men som anser att Trafikverket inte hört sammat synpunkter som allmänheten lämnat.

Trafikverkets kommentar:

Trafikverket noterar och tackar för synpunkterna. Den nya järnvägen kommer att ge möjlighet till ett mer hållbart och energieffektivt resande i ett av Sveriges största pendlingsstråk. För att gynna den regionala pendlingen planerar Trafikverket också för en bibana som ska ansluta till stationen i Mölnlycke.

Inom ramen för den pågående järnvägsplanen ingår inga ytterligare stationer. I stråket Göteborg–Borås planeras för stationer i Mölndal, vid Landvetter flygplats och i Borås. Dessa planläggs inom respektive järnvägsplan för de etapperna.

Trafikverket genomför samråd för att få synpunkter på utredningen och kunskap om området som utreds. Efter samrådet tas synpunkterna med i det fortsatta arbetet med planeringen av den nya järnvägen, vilket omfattar omgivningspåverkan, skyddsåtgärder, tillfälliga ytor, permanent markanspråk samt fullständig konsekvensbeskrivning och en samlad bedömning.

Vid kommande samråd kommer det ges en mer detaljerad beskrivning av hur järnvägen påverkar omgivningen och vilka åtgärder som behövs både under byggtid och när järnvägen är klar.

Boende- och livsmiljöer

Många av de synpunkter som inkommit handlar om boendemiljöerna i järnvägsanläggningens närhet. I synpunkterna ges uttryck för oro både för fastighetsintrång och för att inom en snar framtid tvingas flytta. Många uttrycker också oro över negativ påverkan i livsmiljöer på grund av tillkommande buller. Enstaka synpunkter tar upp oro för vibrationsproblematik orsakade av järnvägen i boendemiljöer.

Gestaltning av bullerskydd, det vill säga utformning av bullerskydd, i närheten av bostadsmiljöer och längs vägar och stråk där oskyddade trafikanter rör sig, är en fråga som tas upp.

Flera synpunkter handlar om en oro över kumulativa effekter av att det parallellt kommer att genomföras både infrastruktur- och stadsutvecklingsprojekt i den södra delen av utredningsområdet. I frågorna nämns till exempel att det under en relativt lång tidsperiod kommer pågå stadsutveckling i Forsåkerområdet, byggnation av uppställningsspår i Pilekrogen och genomförande av delen Almedal–Möln dal inom projektet Ny järnväg Göteborg–Borås, med bibana till Mölnlycke.

Trafikverkets kommentar:

Järnvägsanläggningen kommer medföra fastighetsintrång i både boendemiljöer och verksamhetsområden. De fastighetsägare som blir direkt berörda av kommande järnväg har kontaktats av Trafikverkets markförhandlare med inbjudan till samråd. Berörda fastighetsägare ersätts enligt gällande lagstiftning, se mer nedan under rubriken Fastighetsvärden.

Avseende buller och störningar är den frågan en viktig del av planeringen, både under byggtiden och när tågen börjar trafikera den nya banan. För att hantera och begränsa störningar från den nya järnvägen genomförs noggrann planering, miljökonsekvensbeskrivningar och samråd.

I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket utreda vilka skyddsåtgärder som kan begränsa påverkan av buller för enskilda fastigheter och områden. Förslag till skyddsåtgärder utgår ifrån gällande riktvärden. Hur buller sprids beror till exempel på omgivning, marktyp, topografi, väder och vind.

Trafikverkets ambition är att begränsa den störning järnvägsanläggningen kan medföra för omgivningen, exempelvis genom buller så att de långsiktiga riktvärdena för trafikbuller inte överskrids, i den mån det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Begränsning av omgivningspåverkan kan göras genom järnvägs-, väg- eller fastighetsnära åtgärder, med till exempel bullerskärmar eller fasad- och fönsteråtgärder.

Vibrationer kan orsaka störning och kan uppstå till följd av fordonsrörelser på järnvägen. En kännbar vibration i en byggnad som kommer från passerande trafik kallas för komfortvibrationer. Vibrationen sprids genom marken och upp i byggnaden som sätts i svängning i en frekvens som är kännbar för den som befinner sig i byggnaden.

Trafikverket har sedan början på 2000-talet genomfört en mängd mätningar av komfortvibrationer i aktuell järnvägskorridor. I det fortsatta arbetet med miljöbedömningen kommer konsekvenser för människors hälsa till följd av komfortvibrationer att bedömas. I samband med detta arbete kommer även behovet av skyddsåtgärder att utredas och presenteras till samråd 2.

Det är riktigt att det kommer pågå parallella infrastruktur- och stadsutvecklingsprojekt söder om Mölndalsbro och centrala Mölndal. Stadsutvecklingen av Forsåker har påbörjats och kommer sannolikt att pågå under många år framöver. Stadsutvecklingen styrs bland annat av Mölndals stads detaljplaneprocess.

När det gäller uppställningsspåren i Pilekrogen är byggnationen påbörjad och är planerad att slutföras någon gång 2028–2029. Byggstart för den nya järnvägen Almedal–Mölndal planeras till perioden 2029–2031 och byggnationen kommer att ske i etapper. Det betyder att byggnationen av uppställningsspåren i Pilekrogen kommer att vara färdigställd när utbyggnaden av ny järnväg på sträckan Almedal–Mölndal påbörjas.

Se även nedan under rubrik Påverkan och framkomlighet under byggskedet.

Fastighetsvärden och fastighetsfrågor

Flera synpunkter handlar om en oro över negativ påverkan på fastighetsvärden för de bostäder och verksamhetslokaler som finns i järnvägsanläggningens närområde. Även frågan om ersättning tas upp.

Bland synpunkterna förekommer även frågor kring påverkan på bergvärmeanläggningar.

Trafikverkets kommentar:

I det fall det visar sig att delar av eller hela marken från en fastighet behövs för järnvägen kommer marken lösas in. Vid inlösen eftersträvar Trafikverket att frivilliga överenskommelser träffas med berörda fastighetsägare.

Trafikverket ersätter fastighetens marknadsvärde samt ett tillägg på 25 procent. Fastighetens marknadsvärde bedöms efter förutsättningen att ingen ny järnväg skulle byggas. Om delar av marken behöver lösas in ersätter Trafikverket fastighetens marknadsvärdeminskning samt ett tillägg om 25 procent.

Trafikverket följer gällande lagstiftning och innan Trafikverket har rätt att lösa in en fastighet måste järnvägsplanen fastställas och vinna laga kraft. Efter det kan direkt berörda fastigheter lösas in och fastighetsägare har då rätt att begära att få sin fastighet inlöst. Trafikverket för en nära dialog med fastighetsägare som blir berörda och markförhandlare tar aktivt kontakt för att i individuella samtal berätta hur markåtkomstprocessen praktiskt går till.

Ersättning för markintrång regleras enligt huvudregeln i lagen om byggande av järnväg, vilken hänvisar till ersättningsreglerna i 4 kap. expropriationslagen. För miljöskador, exempelvis buller, vibrationer, trafikstörningar etcetera, vilket även kan drabba fastighetsägare och verksamhetsutövare som inte berörs av arealintrång finns ersättningsreglerna i 32 kap. miljöbalken. Både permanenta och tillfälliga skador kan ersättas, men en grundförutsättning för att få ersättning är att en mät- eller bedömningsbar ekonomisk skada har uppstått, skadan inte är orts- eller allmänvanlig samt att skadan med övervägande sannolikhet beror på järnvägsprojektet. Affektionsvärden ersätts därmed aldrig.

En fastighetsägare kan i undantagsfall få sin fastighet inlöst innan järnvägsplanen är fastställd. Detta gäller om det finns synnerliga skäl och fastigheten måste säljas, till exempel på grund av dödsfall eller skilsmässa. Det ska också vara sannolikt att fastigheten kommer att behövas för järnvägen samt att fastigheten inte går att sälja till marknadsvärde.

Om det finns fastighetsägare som har en bergvärmeanläggning vilken kan komma att påverkas av den nya järnvägen kommer Trafikverket kontakta och titta på möjliga lösningar tillsammans med berörda fastighetsägare.

Påverkan och framkomlighet under byggskede

Personer som bor i området har inkommit med synpunkter och oro kring framkomlighet under byggskedet. Det finns funderingar på hur utbyggnaden av järnvägsanläggningen kommer att påverka befintliga vägar samt gång- och cykelvägar och andra ytor som används av människor för transporter, exempelvis hållplatser för kollektivtrafiken. Bland annat nämns Nämndemansgatan, Järnvägsgatan och Kungsbackavägen samt kopplingar mellan östra och västra Mölndal som viktiga att bibehålla god framkomlighet längs.

Trafikverket kommentar:

Byggnationen av järnvägsanläggningen planeras för närvarande att ske inom ramen för tre olika entreprenader:

- Entreprenad Norr som omfattar sträckan Almedal till söder om Lackarebäcksmotet.
- Entreprenad Mölndal station som omfattar sträckan mellan den norra och södra delen.
- Entreprenad Söder som omfattar sträckan söder om stationen till Sandbäck.

Byggstart är planerad till 2029–2031 och byggtiden är beräknad till cirka 10 år, vilket avser hela sträckan i stråket Göteborg–Borås. Byggnationen kommer inte att pågå på alla platser samtidigt utan sker etappvis med bedömningen att Trafikverket börjar byggnationen på delen Almedal–Mölndal. En produktionsplanering ska tas fram för hela sträckan och Trafikverket fortsätter i kommande skeden att planera för en etappvis utbyggnad.

När Trafikverket arbetar i tätbebyggda områden, som Mölndalsåns dalgång, är det oundvikligt att de som bor och jobbar längs järnvägen eller på annat sätt vistas i området kommer att påverkas. Inte minst påverkas de som använder vägnätet, gång- och cykelvägar samt kollektivtrafiken. Påverkan kommer uppstå då infrastrukturen behöver flyttas, anpassas och i vissa fall kompletteras. Trafikomledning kommer att behövas, både för att markytor kan behöva tas i anspråk under byggnationen och för att skapa förutsättningar för trygga och säkra trafikmiljöer under byggskedet.

När järnvägsanläggningen ska byggas kommer det uppstå störningar i form av buller, damm, ljus och komfortvibrationer. Trafikverket arbetar aktivt med att informera om projekt innan, under och efter byggstart. Arbetsmetoder väljs för att begränsa påverkan på omgivningen så långt det är möjligt och frågor om påverkan gentemot omgivningen hanteras löpande under pågående projekt.

I det fall åtgärder vid störningskällan inte bedöms vara tillräckliga kan tillfällig vistelse erbjudas som en sista utväg. Såväl kortare vistelse på hotell som alternativ bostad under längre tid kan bli aktuellt.

Trafikverket arbetar med förebyggande åtgärder i tre steg för att begränsa påverkan på mark, byggnader och verksamheter under byggtiden:

1. Utredning av byggets påverkan på mark, byggnader och verksamheter och hur bygget berör fastighetsägare, verksamhetsutövare och boende.
2. I dialog med fastighetsägare utreds åtgärder för att begränsa negativa konsekvenser som kan orsakas av störningarna från byggarbeten. Det görs inom ramen för vad som bedöms tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Förebyggande åtgärder kan vara bullerdämpande åtgärder, exempelvis mindre ombyggnationer, och tillfälliga lösningar för gång- och cykeltrafiken utanför en byggnad.
3. Kontinuerligt arbete med att kontakta de fastigheter som påverkas mycket och kan vara i behov av en förebyggande åtgärd. I vissa fall behöver avtal skrivas med fastighetsägare om åtgärder som behöver genomföras.

Föreslagen utformning, framkomlighet och tidsmässig aspekt på byggskede

Många synpunkter handlar om föreslagen utformning för järnvägsanläggningen och motiven till valda lösningar, till exempel varför Trafikverket planerar för bro till uppställningsspåren i Pilekrogen och inte tunnel för en mindre påverkan på boendemiljöer i Råvekärr.

Flera synpunkter innehåller också frågor kring tidsaspekter kopplat till byggskedet, när byggstart är planerad och när i tid boende- och livsmiljöer kommer att påverkas eller marken tas i anspråk för byggnationen av järnvägsanläggningen.

I något yttrande efterfrågas information kring byggskedet och påverkan på livsmiljöer på engelska.

I en synpunkt lyfts frågan kring signalsystem och varför järnvägsanläggningen projekteras med konventionella signaler och inte ERTMS från start.

I något yttrande lämnas även synpunkter kring utformning av och funktioner i den framtida Mölndal station samt vilka brister och trånga sektioner som finns där idag.

Trafikverkets kommentar:

För anslutningen till Pilekrogen har Trafikverket studerat alternativ på bro och i tunnel. Av byggnadstekniska och kostnadsmässiga skäl är huvudalternativet en bro.

Alternativet med bro tar mindre mark i anspråk än tunneln, har en kortare byggtid, färre risker kopplade till byggnationen samt har en investeringskostnad som är betydligt lägre än en tunnel. Alternativet med bro bedöms även ge en bättre lösning för gång- och cykelkopplingarna via Åbromotet.

Alternativet med tunnel ger ett mindre visuellt intrång än alternativet med bro, men detta bedöms inte väga upp fördelarna med broalternativet.

Trafikverket arbetar utifrån riktlinjer gällande buller för att begränsa störningar för boende. I arbetet med järnvägsplanen utreds behovet av exempelvis bullerskärmar på broar i Råvekärr och Sandbäck. Framtagna

förslag kommer att presenteras till samråd 2. Se även under rubriken Fastighetsvärden och fastighetsfrågor ovan.

Angående frågan om tillgång till information på engelska är det möjligt att välja engelska som språk på projektsidan på Trafikverkets webb.

Angående val av signalsystem: ERTMS är ett nytt digitaliserat signalsystem för järnväg som håller på att byggas ut på den svenska järnvägen. För den nya järnvägen Göteborg–Borås förbereder Trafikverket för ERTMS, men bedömningen är i dagsläget att den behöver byggas med konventionellt signalsystem eftersom Göteborg–Borås kommer öppna för trafik innan utbyggnaden av ERTMS är aktuell och genomförd på sträckan Almedal–Mölndal.

Trafikverket tackar för information kring befintlig Mölndal station samt önskemål på framtida funktioner och tar med detta i det fortsatta arbetet med planering av järnvägsanläggningen och stationsmiljön.

Naturmiljö

Påverkan på naturmiljö och till exempel risk för negativ påverkan på biologisk mångfald lyfts i inkomna synpunkter. Det framförs kritik om brister i naturvärdesinventeringen och synpunktslämnaren menar att det finns många arter i området som inte identifierats i inventeringen.

Det efterfrågas även om det är möjligt att skapa ekodukter för att möjliggöra passage för faunan, över eller under järnvägsanläggningen.

I ett yttrande lyfts farhågan att jordbruksmark förstörs.

Trafikverkets kommentar:

En naturvärdesinventering (NVI) för järnvägsplanen har utförts inom järnvägskorridoren. Inventeringen utfördes under november 2022. Därefter har det över tid genomförts fördjupande artinventeringar för fåglar, groddjur och fladdermöss. Det har även utförts en fördjupad inventering av invasiva arter. Samtliga fördjupade inventeringar utfördes inom samma avgränsade inventeringsområde som naturvärdesinventeringen.

2025 utfördes en kompletterande naturvärdesinventering eftersom järnvägskorridoren från lokaliseringsutredningen utökades något, med anledning av den planerade omgrävningen av Mölndalsån vid Forsåker.

Utöver fältinventeringar har ekologiska samband och viltrörelser utretts med syfte att bedöma den nya järnvägens påverkan på spridningssambanden inom och i anslutning till sträckningen.

Underlagsmaterial är en viktig utgångspunkt i bedömningen av konsekvenser för naturmiljö. NVI kommer att ingå som underlagsrapport till MKB och finnas tillgänglig till samråd 2.

Det har inte planerats för ekodukter då inget behov har identifierats. Däremot ingår det i föreslagen utformning för järnvägsanläggningen att nya broar över Mölndalsån förses med strandpassager för att underlätta för små och medelstora däggdjur att följa vattendraget.

Del av den mark som idag nyttjas av en ideell odlarförening kommer att tas i anspråk för järnvägsanläggningen. Ersättning av markytan är en angelägenhet mellan arrendatorn och Mölndals stad och en fråga som Trafikverket inte har någon rådighet över.

Trafikverket, 411 04 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2–4

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

[trafikverket.se](https://www.trafikverket.se)