

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ny järnväg Göteborg–Borås Delen Borås

Borås Stad, Västra Götalands län

Järnvägsplan 2026-04-29

Ärendenummer TRV 2025/26920



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 Borås, Järnvägsplan

Författare: Jakob Fagerström och Hilding Franzon, COWI

Dokumentdatum: 2026-04-29

Ärendenummer: TRV 2025/26920

Version: 1.0

Projektledare: Malin Odenstedt Lindhe, Trafikverket

Produktansvarig: Karin Wennberg, Trafikverket

Foto på framsida: Trafikverket

Foto övriga sidor: COWI, om inget annat anges

Kartor, figurer och illustrationer: Trafikverket, om inget annat anges

Underlag bakgrundskartor: © Lantmäteriet

Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samråd bedrivits under framtagande av planförslag för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås, delen Borås. 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 samråd som genomförts till och med samråd 1. Samråd i lokaliseringsutredningen beskrivs i separat samrådsredogörelse.

Synpunkter och protokoll etcetera finns diarieförda under ärendenummer TRV 2025/26920.

Vid samråd 1 hösten 2025 presenterades förslag på möjliga spårlinjer och stationsprinciper och en påbörjad miljökonsekvensbeskrivning. Syftet med samrådet var att samla in synpunkter på förslagen från samrådsrets och allmänhet.

Samråd 1 ägde rum under perioden 21 oktober till 1 december. Under perioden fanns samrådshandlingar tillgängliga på Kulturhuset i Borås, Trafikverkets regionkontor i Göteborg och på Trafikverkets webb. På Trafikverkets webb fanns det även en digital samrådsportal. Totalt inkom 118 skriftliga yttranden, varav 29 kom från remissinstanser och 89 kom från allmänheten eller enskilda som kan bli särskilt berörda.

Ett samrådsmöte ägde rum tisdag 11 november 2025 på Navet Science Center i Borås. Under mötet hölls en presentation om projektet och alternativen, därefter fick deltagare tillfälle att ställa frågor. Sammanlagt deltog cirka 190 personer.

Synpunkter från samråd 1 berörde bland annat motiv till val av spårlinje, buller, vibrationer och barriäreffekter i samband med byggandet och driften av den nya järnvägen, utformningen av Borås centralstation, hantering av torv och förorenade massor längs med järnvägen, risker kopplat till människors hälsa och säkerhet, och hantering av fastigheter som påverkas.

Innehåll

1 Samrådsprocessen	5
1.1 Tidigare planläggning och samråd	5
1.1.1 Sammanfattning av samråd genomförda inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	6
1.1.2 Sammanfattning av samråd genomförda under lokaliseringsutredningen	7
1.2 Samråd vid utformning av planförslag.....	10
2 Mötesserier och särskilda samrådsmöten	11
2.1 Gemensamma mötesserier för Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke.....	11
2.1.1 Politisk samrådsgrupp	11
2.1.2 Tjänstepersonsgrupp.....	11
2.1.3 Miljösamverkansgrupp.....	12
2.2 Länsstyrelsen Västra Götaland.....	12
2.3 Borås Stad.....	12
2.4 Bytespunkten.....	13
3 Samråd 1 hösten 2025.....	14
3.1 Samrådskrets	14
3.2 Inbjudan till samråd	17
3.3 Inkomna yttranden och synpunkter.....	18
3.3.1 Länsstyrelsen Västra Götaland	18
3.3.2 Borås Stad.....	31
3.3.3 Bollebygds kommun	48
3.3.4 Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund.....	49
3.3.5 Berörda statliga myndigheter	51
3.3.6 Berörda statliga bolag	54
3.3.7 Organisationer som kan bli berörda	55
3.3.8 Övriga.....	58
3.3.9 Allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	60
4 Bilagor.....	79

1 Samrådsprocessen

När en ny järnväg ska planeras inleds en planläggningsprocess som regleras av lag (1995:1649) om byggande av järnväg. I processen ska en järnvägsplan tas fram som visar var och hur järnvägen ska byggas. Den som avser att bygga en järnväg ska under arbetet med att upprätta en järnvägsplan samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om järnvägsplanen har betydelse för kollektivtrafiken ska samråd även ske med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter.

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.

Figuren visar vilka faser som ingår i planläggningsprocessen och deras inbördes ordning. De faser som är gråmarkerade är avslutade och omfattar samrådsunderlag inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan och lokaliseringsutredning. Aktuell fas är tillåtlighetsprövning respektive framtagande av planförslag. Planförslaget ska därefter fastställas av Trafikverket vid en fastställelseprövning.

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 för delen Borås. 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.

Synpunkter, protokoll, med mera för tidigare genomförda samråd finns diarieförda under ärendenummer TRV 2019/1823 med tillhörande ärendenummer TRV 2020/119740, TRV 2021/23920, 2021/64422 och 2021/71880.

1.1.1 Sammanfattning av samråd genomförda inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

I detta avsnitt sammanfattas samrådet som hölls under våren 2020. Samrådet syftade till att hämta in kunskap och utgöra underlag inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Underlaget omfattade hela sträckan Göteborg–Borås. Perioden för samrådet var 10 mars–4 maj 2020 där berörda aktörer kunde lämna synpunkter på samrådsunderlaget och landskapskaraktärsanalysen. På grund av den rådande coronapandemin hölls samrådet helt digitalt.

Samrådsgruppen togs fram utifrån en intressentanalys och bestod av statliga myndigheter, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, berörda kommuner, allmänhet och organisationer. Inbjudan till samråd annonserades i lokalpressen, på projektets hemsida, i sociala medier, genom fysiska informationsblad samt i det digitala nyhetsbrevet *Nytt från projekt Göteborg–Borås*.

Länsstyrelsen bedömde att samrådsunderlaget höll god kvalitet och var tillräckligt omfattande för detta skede i processen. Behovet av tydliga tidplaner och en god dialog med framför allt berörda kommuner påtalades.

I samrådet kom det in en del förslag på kompletteringar av fakta i samrådsunderlaget och av projektmålen. Det kom även in många synpunkter med information om områden med höga natur- och kulturvärden och på att den nya järnvägen borde anläggas i anslutning till befintlig infrastruktur. Exempel på andra synpunkter som kom in var frågan om huruvida ytterligare stationsorter behövde utredas eller inte. Andra återkommande synpunkter rörde olika placeringar av stationslägen längs sträckan. Det inkom även önskemål om olika förslag på korridorer samt återkommande synpunkter som rörde de samhällsekonomiska nyttorna med projektet i ett långsiktigt perspektiv. Det kom även in synpunkter om farhågor för buller och vibrationer från den nya järnvägen eller andra konsekvenser på natur- och kulturmiljö.

Efter samrådet våren 2020 fattade Länsstyrelsen i Västra Götalands län beslut om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Samrådsunderlaget justerades och kompletterades och en del av projektmålen justerades. Övriga synpunkter på samrådsunderlaget, förutsättningar inom utredningsområdet samt önskemål om olika förslag på korridorer eller stationslägen togs med i det fortsatta arbetet med lokaliseringsutredningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

1.1.2 Sammanfattning av samråd genomförda under lokaliseringsutredningen

I detta avsnitt sammanställs och sammanfattas hur samråd i lokaliseringsutredningen för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer, samt var yttranden, minnesanteckningar och protokoll finns i sin helhet. Nedan redovisas hur de inkomna synpunkterna beaktats under de tre samråd som genomförts i samband med lokaliseringsutredningen.

Samråd våren 2020

Samrådstillfället våren 2020 ägde rum under perioden 10 mars–4 maj och omfattade samrådsunderlag och inledande delar av lokaliseringsutredningen. Samrådsunderlaget låg till grund för länsstyrelsens beslut den 1 juli 2020 att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Samråd hösten 2020

Samrådstillfället hösten 2020 ägde rum under perioden 14 september–6 november och omfattade lokaliseringsutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (samrådshandling för val av korridoralternativ). Under denna tid kunde kommuner, länsstyrelser, regioner, myndigheter, organisationer och allmänheten lämna synpunkter på föreslagna korridorer och stationslägen samt komplettera de redovisade förutsättningarna inom utredningsområdet. På grund av coronapandemin hölls även samrådet hösten 2020 helt digitalt.

Under samrådet visades olika alternativ på korridorer där järnvägen kunde gå samt områden och alternativ som hade varit med tidigt i utredningen, men som föreslogs inte utredas vidare. Samrådet syftade även till att skapa en dialog, både om hur lokaliseringsalternativen kunde tillgodose ändamål och projektmål, och kring miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning.

Eftersom länsstyrelsen fattat beslut om att projektet kan medföra betydande miljöpåverkan behövde samrådskretsen utökas. Samråd ska då ske med statliga myndigheter, allmänhet och organisationer som kan antas bli berörda i enlighet med 1 kap. 2 § i lag (1995:1649) om byggande av järnväg. Samrådskretsen identifierades utifrån en intressentanalys och kompletterades med de som yttrade sig i samrådet våren 2020. Samrådskretsen stämdes även av med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och med berörda kommuner innan utskick inför samrådet hösten 2020.

Under samrådet inkom det synpunkter om förslaget på möjliga korridorer och stationslägen för den nya järnvägen. Många synpunkter rörde även områden med höga natur- och kulturvärden på flera platser inom utredningsområdet. Lokalisering längs väg 27/40 var en återkommande fråga. Även synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning kom in.

Synpunkterna från samrådet beaktades och hanterades under den konsekvensbedömning som ägde rum efter samrådet. Detta ledde fram till Trafikverkets förslag till lokalisering och rangordning som presenterades i samrådet våren 2021.

Samråd våren 2021

Det tredje samrådstillfället hölls under perioden 19 april–11 juni 2021 och omfattade lokaliseringsutredningen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (samrådshandling för val av korridoralternativ). Under denna tid kunde kommuner, länsstyrelser, regioner, myndigheter, organisationer och allmänheten lämna synpunkter på föreslagna korridorer och stationslägen samt komplettera de redovisade förutsättningarna inom utredningsområdet. På grund av coronapandemin hölls även samrådet våren 2021 helt digitalt.

Samrådet syftade till att samråda om konsekvensbedömda korridorer och stationslägen samt den sammanvägda bedömningen av lokaliseringsalternativen. I samrådet ingick även Trafikverkets förslag till rangordning av lokaliseringsalternativ för ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Till detta samråd redovisades även hela lokaliseringsutredningens miljökonsekvensbeskrivning med miljöbedömningar av effekter och konsekvenser.

Arbetet med att identifiera samrådskretsen skedde på samma sätt som för samrådet hösten 2020 och kompletterades med de som yttrade sig under de tidigare samråden. Samrådskretsen stämdes även av med Länsstyrelsen i Västra Götalands län och med berörda kommuner innan utskick inför samrådet våren 2021.

I samrådet yttrade sig Länsstyrelsen i Västra Götalands län kring redovisningen av bortvalda korridorer kopplat till naturvärden och påtalade behovet av kompletteringar för att länsstyrelsen ska kunna godkänna kommande miljökonsekvensbeskrivningar. Länsstyrelsen efterfrågade särskilt fördjupade utredningar avseende påverkan på miljö kvalitetsnormer för vatten samt behovet av förtydliganden om påverkan på skyddade arter.

Andra synpunkter som lyftes handlade om negativ påverkan på höga naturvärden och djurliv. Kritiska synpunkter kom in från länsstyrelsen, Naturvårdsverket, Försvarmakten och allmänheten på stationsläge B11A, med hänsyn till att höga natur- och rekreationsvärden kan gå förlorade. Ett flertal synpunkter framfördes även angående sträckningar av tunnel under Yxsjöområdet och mellan Viared och Borås C.

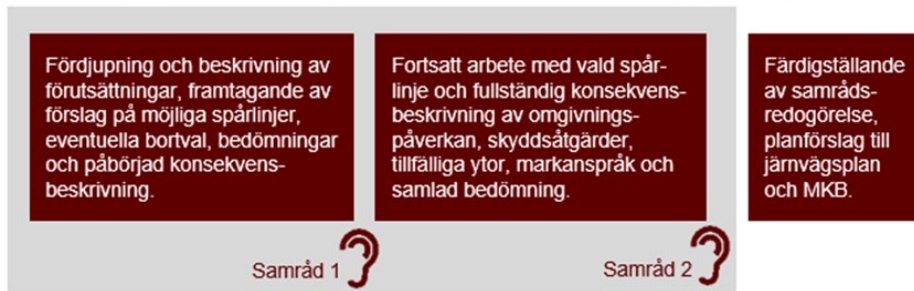
Under samrådet kom även många synpunkter in från allmänheten. Synpunkterna rörde framför allt oro för sjunkande fastighetsvärden, buller, stomljud, vibrationer, luftkvalitet och elektromagnetiska fält, men även val av korridor och stationsläge i Borås. Även en oro över att fornlämningar eller andra kulturhistoriska platser och miljöer kan påverkas negativt framkom. Det lyftes också en önskan om att samlokalisera järnvägen med väg 27/40 för att minska påverkan och ytterligare barriärer.

Efter samrådet våren 2021 justerades och kompletterades lokaliseringsutredningen och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för att förtydliga den sammanvägda bedömningen av lokaliseringsalternativen. Bland annat förtydligades metodiken för bortval och ett antal fördjupningar inom bland annat buller och naturmiljö utfördes. Även andra kompletteringar till följd av samrådsynpunkterna gjordes, såsom förtydliganden om artskydd och möjligheten att klara miljö kvalitetsnormer för vatten.

1.2 Samråd vid utformning av planförslag

Samråd under framtagandet av järnvägsplanen utgår från en översiktlig planering med två större samrådstillfällen, se Figur 2. För järnvägsplan Borås innebär det två större samrådstillfällen där det första skett under hösten 2025 och där det andra planeras till 2027. Förutom de två samrådstillfällena pågår, inom de gråmarkerade delarna av processen, löpande samråd.

Järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning (MKB)



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

Samrådsredogörelsen har upprättats i en första version efter samråd 1. Den kompletteras efter samråd 2 med inkomna synpunkter och svar på dessa. Därefter kan svaren komma att uppdateras i delar där planförslaget har förändrats inför att planen kungörs för granskning.

2 Mötesserier och särskilda samrådsmöten

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

Sedan starten av planlägningsprocessen för Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke 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 hela stråket Göteborg–Borås: politisk samrådsgrupp och tjänstepersongrupp. 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 Tjänstepersongrupp

Tjänstepersongrupp 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.

Tjänstepersongruppen har som syfte att skapa samsyn kring och förankra övergripande samhällsplaneringsfrågor som berör fler än en kommun, gällande Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke.

Tjänstepersongruppen 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.

2.1.3 Miljösamverkansgrupp

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

2.2 Länsstyrelsen Västra Götaland

Samråd med länsstyrelsen hålls löpande under arbetet med järnvägsplanen. Hittills har det genomförts ett samrådsmöte, eftersom parterna var överens om att det räckte med ett samrådsmöte före samråd 1. Utöver samrådsmötet har även ett antal tematiska arbetsmöten hållits.

Några av de viktigaste sakfrågorna som var föremål för diskussion på det första samrådsmötet inkluderar tidplanen, projektets samordning med Borås Stads detaljplanearbete, miljökonsekvensbeskrivningens upplägg, processen för val av spårlinje och stationsutformning, tillståndsansökan för vattenverksamhet och samråds-kretsen.

Den 19 januari 2026 träffades Trafikverket och länsstyrelsen för att diskutera länsstyrelsens samrådsyttrande. Mötet syftade till att skapa samsyn kring inriktningen för det fortsatta arbetet.

2.3 Borås Stad

Kommunmöten med Borås Stad initierades under lokalisering-utredningen. Samråd med staden hålls även löpande under arbetet med järnvägsplanen. I järnvägsplaneskedet har hittills tio möten genomförts mellan december 2022 och november 2025. Utöver dessa har olika arbetsgrupper träffats vid behov. Utöver tjänstepersoner på staden träffar Trafikverket vid behov även politikerna och informerar om projektet.

Vid mötena har exempelvis samarbetsformer, upplägg för samråd och resandeprognoiser diskuterats. Trafikverket har informerat om projektet, arbetet med framtagande av spårlinjealternativ inklusive motiv till val och bortval och om vilka arbeten som är inplanerade. Kommunen har informerat om pågående kommunal planering och utveckling inom kommunen.

Tidiga synpunkter från Borås Stad har bland annat rört synkning av tidplan kopplat till den kommunala planläggningen, sammanhållen kommunikation om järnvägsplanen och anläggande och ersättning av befintlig infrastruktur som påverkas av järnvägens markanspråk.

Den 28 januari 2026 träffades Trafikverket och Borås Stad för att diskutera stadens samrådsyttrande. Mötet syftade till att skapa samsyn kring inriktningen för det fortsatta arbetet.

2.4 Bytespunkten

För samverkan kring bytespunkten finns ett mötesforum där tjänstepersoner från Trafikverket, Borås Stad, Västtrafik, Västfastigheter och Jernhusen deltar. Gruppen träffas vid behov och i olika konstellationer beroende på vilka frågor som ska behandlas. Mötesforumet syftar till att ta ett helhetsgrepp kring stationsområdet för att skapa en smidig och effektiv bytespunkt för resenärerna.

Exempel på frågor som diskuterats är placering av plattformsförbindelsen, potentiellt behov av fler plattformsförbindelser, resenärslöden och Centralbrons funktioner kopplat till bytespunkten. Därutöver har placering av olika funktioner såsom mötesplatser och parkeringar diskuterats.

Även frågor kopplade till byggtiden har diskuterats, såsom trafik under byggtiden, framför allt hur kollektivtrafiken ska fungera på ett bra sätt, men även gång- och cykeltrafik.

Ansvarsfördelningen, vilken aktör som ska ansvara för vad och upplägg för finansiering, avses att regleras i avtal mellan parterna.

3 Samråd 1 hösten 2025

Samråd 1 ägde rum under perioden 21 oktober–1 december 2025. Syftet med samrådet var att inhämta synpunkter på de olika alternativen för placering av järnvägen (spårlinjer) och utformningar av stationen (stationsprinciper). På samrådet presenterades samrådshandlingen som bestod av följande handlingar:

- Underlag till samråd 1, daterad 2025-10-08
- Integrerad landskapskaraktärsanalys, daterad 2025-10-08

I handlingen Underlag till samråd 1 presenterades bland annat förutsättningar, de alternativ för spårlinjer och stationsprinciper som utvärderats respektive valts bort och vilka alternativ som Trafikverket bedömde bäst uppfylla projektets ändamål och projektmål. I den integrerade landskapskaraktärsanalysen presenterades landskapets karaktär inom och i direkt anslutning till utredningskorridoren.

I samband med samrådsperiodens start publicerades samrådshandlingarna på Trafikverkets webbplats. Tryckta exemplar fanns utställda på Kulturhuset i Borås och på Trafikverkets regionkontor i Göteborg. Under samrådet fanns även en digital samrådsportal där samrådshandlingarna sammanfattades. Synpunkter kunde lämnas antingen direkt via samrådsportalen, via mejl eller via brev.

Ett samrådsmöte ägde rum tisdag 11 november 2025 på Navet Science Center i Borås och hölls i två omgångar, ett tillfälle på dagen och ett på kvällen. Båda började med en halvtimmes presentation. Efter presentationen fick deltagare ställa frågor till representanter från projektet. Sammanlagt besökte cirka 190 personer något av tillfällena.

3.1 Samrådsrets

För att ta fram samrådsretsen utfördes en intressentanalys i vilken fastighetsägare, organisationer, myndigheter och andra intressenter som kan antas bli påverkade av eller ha intresse av projektet identifierades. Detta gjordes dels genom att undersöka vilka som yttrat sig i tidigare samråd, dels genom att analysera projektets geografiska, sociala och miljömässiga påverkan. Samrådsretsen stämdes även av med länsstyrelsen och Borås Stad innan inbjudan till samråd skickades ut.

Samrådskretsen omfattar berörd länsstyrelse, berörda kommuner, berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund, berörda statliga myndigheter, berört statligt bolag, organisationer och föreningar som kan antas bli berörda, enskilda som kan bli särskilt berörda samt allmänhet, se Tabell 1.

Eftersom länsstyrelsen har beslutat att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en utökad samrådskreds bjudas in till samråd, enligt 1 kap. 2 § lag (1995:1649) om byggande av järnväg.

Tabell 1. Samrådskrets för samråd hösten 2025.

Parter i samrådskrets
BERÖRD LÄNSSTYRELSE Länsstyrelsen Västra Götaland
BERÖRDA KOMMUNER Borås Stad Bollebygds kommun
BERÖRD REGION, KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET OCH KOMMUNALFÖRBUND Västtrafik Västra Götalandsregionen Boråsregionen/Sjuhärads kommunalförbund Södra Älvsborgs Räddningstjänstförbund
BERÖRDA STATLIGA MYNDIGHETER Boverket Elsäkerhetsverket Energimyndigheten Fortifikationsverket Försvarmakten Högskolan i Borås Lantmäteriet Luftfartsverket Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) Naturvårdsverket Polismyndigheten Post- och telestyrelsen Riksantikvarieämbetet Skogsstyrelsen Strålsäkerhetsmyndigheten Svenska kraftnät Sveriges geologiska undersökningar (SGU) Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) Transportstyrelsen

BERÖRDA STATLIGA BOLAG

Jernhusen

Vattenfall Eldistribution

ORGANISATIONER OCH FÖRENINGAR SOM KAN BLI SÄRSKILT BERÖRDA

Intresse- och aktivitetsföreningar

Borås flygplatsförening

Borås Fältrittklubb

Borås Motorklubb

Borås Segelflygklubb

Borås Vattenskidklubb

Cykelfrämjandet

FMCK Borås

FOK Borås

Funktionshinderrådet

Gruppen Stoppa Högastighetsbanan Västra Götaland

Järnvägsfrämjandet

Lantbrukarnas riksförbund (LRF)

Borås Islamiska Center

Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)

Pensionärsrådet

RFSL

Scouterna

S:t Sigfrids griftegård (Svenska kyrkan)

Sportfiskarna

Storängens fastighetsägarförening

Naturskyddsföreningar

Friluftsförbundet

Viareds natur- och hembygdsförening

Klimatomställning Borås

Naturskyddsföreningen Borås

Fågelföreningar

Borås fågelklubb

Västergötlands ornitologiska förening

Fiskevårdsförbund

Friluftsf- & Fiskeklubben Älgen (Pickesjön)

Viskan vid Osdal FVOF

Vattenvårdsförbund

Lygnerns vattenråd

Viskans vattenråd

ÖVRIGA

Näringsliv och näringslivsorganisationer

AB Bostäder i Borås
Akademiplatsen AB
Borås city
Borås näringsliv AB
Borås & Co
Branschföreningen Tågföretagen
Business region Borås
Fastighetsägarna Borås
Företagarna Borås
Viared företagsförening
Västsvenska handelskammaren

Ledningsärende

Borås energi och miljö
Borås Stad belysning
GlobalConnect
Nätkraft Borås AB
Seglora
Skanova
Splitvision

ALLMÄNHET OCH DE ENSKILDA SOM KAN BLI SÄRSKILT BERÖRDA

3.2 Inbjudan till samråd

Inbjudan till samråd 1 hösten 2025 skickades ut via epost till samrådsgruppen i samband med samrådets start. Infobladd om samrådet skickades ut till boende och verksamheter inom utredningskorridoren och redovisas i Bilaga 1 – Infobladd JP Borås samråd 1 oktober 2025. Fastighetsägare inom korridoren och enskilda som särskilt berörs informerades även via brev.

Information om samrådet kommunicerades genom Trafikverkets webbplats, Trafikverkets sociala medier samt annonsering i Borås Tidning och Post- och Inrikes tidningar 21 oktober 2025, se Bilaga 2 – Annonser kungörelse.

3.3 Inkomna yttranden och synpunkter

Med anledning av samråd 1 hösten 2025 har 29 yttranden inkommit från myndigheter och organisationer och 89 yttranden från allmänheten. Utöver dessa har synpunkter framförts av allmänheten vid samrådsmötet. 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 i flera underrubriker. Ordningsföljden av sammanfattningen följer samrådskretsen, se Tabell 1 i avsnitt 3.1.

Fullständiga yttranden finns diarieförda på ärendenummer TRV 2025/26920.

3.3.1 Länsstyrelsen Västra Götaland

Länsstyrelsen Västra Götalands yttrande i samråd 1 innehöll flera synpunkter, vilka har sorterats in under tematiska rubriker.

Följdprojekt

Länsstyrelsen anser att Trafikverket tydligare behöver beskriva vilka följdprojekt som järnvägen genererar, vilka som ska ingå i järnvägsplanen eller prövas i kommande detaljplaner som kommunen tar fram, i vilken utsträckning följdprojekten är avgörande för att järnvägsplanen ska kunna genomföras samt bedömning av följdprojektens genomförbarhet om de inte ska ingå i järnvägsplanen.

Trafikverkets kommentar: *Följdprojekt kommer att redovisas tydligare till samråd 2. Trafikverket avser att föra en nära dialog med Borås Stad i samband med att nya detaljplaner tas fram.*

Förorenade områden

Länsstyrelsen anser att nuvarande riskbeskrivning av förorenade områden är alltför översiktlig och saknar nödvändiga detaljer, vilket försvårar bedömningar av järnvägens påverkan. Alla förorenade områden som kan påverkas, både i bygg- och driftskede, ska redovisas och beskrivas i kommande samråd. Trafikverket behöver även samråda med Försvarmakten och Försvarsinspektören för hälsa och miljö kring militära förorenade områden.

Eventuella anläggningsarbeten som kan påverka spridning eller exponering av föroreningar i mark, grundvatten och sediment måste beskrivas, liksom järnvägens permanenta påverkan i driftskedet. Om sanering krävs ska även övriga skyddsåtgärder mot spridning eller exponering redovisas, liksom hantering och rening av länsvatten vid schaktning. Nödvändiga anmälningar för saneringsåtgärder ska anges, och hantering av förorenade massor vid borttransport, återanvändning och återvinning ska beskrivas.

Det ska tydligt framgå vilka massor som kräver anmälan för återvinning och vilka som kan användas inom projektet. Bedömning och kontroll av massor måste ske utifrån föroreningsinnehåll och teknisk lämplighet. Endast massor med acceptabla föroreningsnivåer får återanvändas och platsen för återanvändning ska bedömas så att inga oacceptabla risker för människor eller miljö uppstår, med hänsyn till skyddsobjektets känslighet längs sträckan.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket noterar synpunkterna och underlaget till samråd 2 kommer att inkludera en ingående redovisning av förorenade områden, saneringsbehov och åtgärder mot spridning eller exponering, inklusive skyddsåtgärder vid schaktning och rening av länsvatten. Föroreningar ska omhändertas av godkänd mottagare. Hur arbetet mer ingående kommer att utföras kommer att beskrivas i anmälan enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.*

Klimatrisker

Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör förtydliga varför klimatrisker inte är en del av lokaliseringsbedömningen och valet av spårlinje.

Länsstyrelsen påpekar att Trafikverket måste beskriva valda scenarier (återkomsttider) och modeller i skyfallsutredningar samt motivera dessa.

Som samhällsviktig verksamhet bör järnvägen ha högre säkerhetsnivå och planeras för att fungera vid översvämning. Klimatscenario RCP 8,5 rekommenderas för långsiktiga åtgärder enligt länsstyrelsens klimatanpassningsplan.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket måste definiera och motivera acceptabel risk, särskilt med fokus på konsekvenser vid dimensionerande scenarier. Järnvägen kan påverka avrinningsstråk och orsaka negativa effekter på bebyggelse och infrastruktur, vilket kräver noggrann utredning, inklusive påverkan på mindre vattendrag vid skyfall.

Översvämningar i vattendrag och sjöar ska tydligt beskrivas, inklusive val av dimensionerande scenario och beräkningsmodeller. Konsekvenser av översvämningar ska bedömas och vad som anses vara acceptabel risk förklaras. Vidare måste översvämningrisker för följdprojekt kopplade till järnvägsplanen bedömas eftersom de kan påverka projektets genomförbarhet.

Länsstyrelsen anser att skyddsåtgärder och deras genomförbarhet ska redovisas, med beaktande av möjliga konflikter med natur- och vattenmiljöer.

Trafikverkets kommentar: *Miljöaspekten risk för översvämning, ras och skred har ingått i miljöbedömningen av spårlinjealternativen. I utvärderingskapitlet i dokumentet Underlag till samråd 1 fokuserar Trafikverket på de aspekter som får störst påverkan och där bedömningen skiljer sig mycket åt mellan alternativen.*

Trafikverket följer länsstyrelsens rekommendationer för hantering av översvämningar till följd av skyfall. Klimatscenario RCP 8,5, som antas representera ett värsta troligt scenario, används som utgångspunkt för identifiering av klimatrisker och långsiktiga åtgärder. För skyfallsrelaterade översvämningrisker används hundraårsregn år 2100 med klimatfaktor 1,4 som dimensionerande scenario.

Kriterier för acceptabel risk och motivering av bedömningar tydliggörs i kommande utredningar. Påverkan av översvämningar och skyfall på avrinningsstråk och vattendrag analyseras för att säkerställa att järnvägen inte försämrar omkringliggande områdets förutsättningar.

Till samråd 2 kommer konsekvenser och skyddsåtgärder vid översvämning beskrivas och utvärderas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning, både för den nya järnvägen och för följdprojekt som ger mer än ringa miljöpåverkan. Övriga konsekvenser redovisas i planbeskrivningen.

Kommunal planering

Länsstyrelsen anser att kommande markanspråk inte är tillräckligt utrett för en bedömning om hur gällande detaljplaner påverkas samt om dessa behöver ändras, upphävas eller ersättas med nya. Länsstyrelsen påtalar vikten av att komma framåt i denna fråga och ha en dialog med kommunen för att både projektet och kommunen ska kunna hålla tidplanen.

Trafikverkets kommentar: *Frågan om markanspråk och påverkan på gällande detaljplaner kommer att utredas vidare. För att säkerställa att både Trafikverkets och Borås Stads tidplan kan hållas kommer en nära dialog att föras med Borås Stad i frågor som rör den kommunala planeringen.*

Kulturmiljö

Länsstyrelsen anser att Trafikverket i kommande samrådsskede behöver klargöra fornlämningsbilden och projektets miljökonsekvenser för forn- och kulturhistoriska lämningar. Underlaget till samråd 2 bör även kompletteras med vilka försiktighetsmått och skyddsåtgärder som planeras för att minska påverkan på kulturmiljövärden.

I den kommande processen behöver Trafikverket även tydliggöra hur de två olika stationsprinciperna skiljer sig åt när det gäller områdets gestaltning och vilken betydelse dessa skillnader har för den framtida miljön runt stationen.

Länsstyrelsen påpekar att begreppet "fornlämningsområde" bör ändras på samtliga förekommande platser i samrådshandlingen, eftersom betydelsen kan blandas ihop med begreppet lagskyddat fornlämningsområde enligt 2 kap. 2 § kulturmiljölagen.

Trafikverkets kommentar: *Projektets miljökonsekvenser för forn- och kulturhistoriska lämningar och de försiktighetsmått och skyddsåtgärder som ska vidtas kopplat till kulturmiljövärden, däribland fornlämningar, kommer att redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.*

Hur de olika stationsprinciperna påverkar gestaltningen av stationsområdet och dess konsekvenser för den framtida stationsmiljön redovisades i samråd 1 och bedömdes inte vara alternativskiljande. Till samråd 2 kommer frågan inte att redovisas i mer detalj, däremot kommer ett gestaltningsprogram presenteras, vari en betydligt mer detaljerad bild av stationsområdets gestaltning kommer att ges.

Användningen av begreppet "fornlämningsområden" kommer att ses över i det kommande underlaget som tas fram för järnvägsplanen.

Masshantering

Länsstyrelsen anser att masshantering (planering, lagring, förflyttning av berg, jord och torvmassor) behöver beskrivas ytterligare i det fortsatta arbetet. Trafikverket behöver redovisa hur de olika spårlinjealternativen påverkar mängden massor och intrång i torvområden samt vilken hantering som är tillämpbar för de olika massorna.

Länsstyrelsen anser vidare att jord- och bergmassor, så långt som möjligt och med hänsyn till gällande lagstiftning, ska återanvändas inom projektet.

Trafikverkets masshanteringsplan för hela programmet bör innehålla en beskrivning av massornas tekniska och miljömässiga kvalitet samt en uppskattning av mängden torv som uppkommer i projektets olika delar. Planen ska även redovisa hur mycket torv och andra massor som kan återanvändas inom programmet samt vilka ytor som finns för hantering av dessa massor, både inom och utanför järnvägsplanen. Vidare ska planen innehålla åtgärder för att minska mängden avfallsmassor som inte kan återanvändas samt en redogörelse för alternativa hanteringsmetoder av torvmassor för att förhindra utsläpp av växthusgaser. Slutligen betonas att masshanteringsplanen behöver täcka hela processen från massornas uppkomst till deras slutliga omhändertagande.

Trafikverket behöver även redogöra för om hanteringen av torv kan komma att innebära markavvattning med anledning av vatteninnehållet i torven.

Trafikverkets kommentar: *Hur de olika spårlinjealternativen påverkar mängden massor och intrång i torvområden var en viktig faktor i utvärderingen av alternativen och masshantering var också en parameter i hållbarhetsbedömningen av spårlinjealternativen. För samtliga alternativ var ambitionen att om möjligt undvika områden med djup torv. En kartering av torvdjup visas i figur 4-59 i Underlag till samråd 1.*

Masshanteringen kommer i det fortsatta arbetet att utredas ingående och intrång i torvområden ska i möjligaste mån begränsas. Trafikverket delar länsstyrelsens syn på att massor så långt som möjligt ska återanvändas inom projektet och avser att följa gällande lagstiftning. Trafikverket delar även länsstyrelsens syn på att ett systematiskt arbete med hantering av massor behöver bedrivas. I den mån det går kan detta arbete samordnas med andra järnvägsplaner i program Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke. På grund av hur tidplanerna för de olika järnvägsplanerna förhåller sig till varandra är dock huvudinriktningen att de massor som uppstår inom en delsträcka ska hanteras inom densamma.

I det fortsatta arbetet kommer en masshanteringsplan att tas fram. Vad som gäller för masshanteringen inom delsträcka Borås kommer till samråd 2 att redovisas ingående i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

Om hantering av torven innebär markavvattning kommer det att redovisas inom projektets miljöprövningsärende.

Människors hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen menar på att kommande miljökonsekvensbeskrivning behöver visa vilket behov av skyddsåtgärder för buller som behövs för att begränsa bullerpåverkan i bygg- och driftskedet. Detta gäller särskilt den del av sträckan där bostäder finns i nära anslutning. Bullerutredningen bör ta upp konsekvenser för de närboende.

Länsstyrelsen påpekar att påverkan av vibrationer behöver undersökas till kommande skede, och att man utöver bostäder och vårdlokaler även bör inkludera industriverksamheter som kan vara känsliga för vibrationer.

Länsstyrelsen påpekar att Trafikverket behöver redovisa de delar av sträckan Göteborg–Borås där farligt gods ska transporteras (Viskadalsbanan) samt ta fram en omfattande riskanalys för dessa transporter. Riskanalysen ska inkludera alla relevanta olycksscenarier, beskriva både individ- och samhällsrisker, beakta lokala förhållanden och osäkerheter i beräkningarna. Dessutom betonas vikten av att redovisa planerade skyddsåtgärder, särskilt skyddsavstånd mellan järnväg och bebyggelse, där länsstyrelsen framhåller att bebyggelsefria zoner är det mest effektiva skyddet mot olyckor.

Länsstyrelsen påpekar att Trafikverket måste redovisa hur området för riskanalysen har avgränsats, inklusive om samhällsviktiga och särskilt känsliga verksamheter kan behöva ingå även om de ligger på ett relativt långt avstånd från spåren. Där spår och bebyggelse ligger nära varandra krävs en bedömning om tillräckliga skyddsåtgärder kan genomföras trots begränsade ytor. Om tunnlar ingår ska Trafikverket även bedöma och beskriva särskilda risker med transport av farligt gods i dessa och hur de ska hanteras.

Länsstyrelsen anser att Trafikverket tydligt måste beskriva externa riskkällor såsom industriella anläggningar och deras påverkan på järnvägstransporterna, inklusive nödvändiga skyddsåtgärder. En riskbedömning för Borås flygplats ska också ingå, där eventuella risker för både flygplats och järnväg ska redovisas, inklusive möjliga skyddsåtgärder. Räddningstjänstens insatsmöjligheter måste beaktas, särskilt vid tunnlar, med fokus på framkomlighet, säkerhet för passagerare och utrymning.

Trafikverkets kommentar: Skyddsåtgärder för buller kommer att utredas vidare och beskrivas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Konsekvenser för närboende ingår i den utredningen.

Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet även att utreda påverkan från vibrationer. I det arbetet ska verksamheter som kan ha känslig utrustning identifieras och dialoger föras med verksamhetsutövaren om hur vibrationspåverkan ska hanteras.

Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås dimensioneras för persontrafik, däremot kommer den nya järnvägen delvis att vara samförlagd med befintliga transportleder för farligt gods (Kust till kust-banan och Viskadalsbanan). Detta gäller från stationen söderut till dess att Kust till kust-banan och senare Viskadalsbanan viker av från den nya järnvägen. Där den nya järnvägen är samförlagd med befintliga transportleder för farligt gods kan transporter med farligt gods komma att ske även på de nya spåren.

En kvantitativ riskutredning avseende farligt gods kommer att tas fram inför samråd 2. Utredningen har inte tagits fram till samråd 1 eftersom det är först när det valda spårlinjealternativet låsts i plan- och profilläge som de exakta förutsättningarna för var farligt gods kan komma att transporteras är kända. Eftersom den nya järnvägen utgör ett riksintrasse ska det dock noteras att värderingen av kostnad kontra nytta avseende risker kopplat till transporter med farligt gods kan skilja sig från hur den vanligtvis utförs i kommunal planering.

Framöver kommer gränserna för riskanalysområdet att redovisas med fokus på samhällsviktiga och särskilt känsliga verksamheter där olyckor kan medföra konsekvenser för stora områden. Skyddsåtgärder där spår och bebyggelse ligger nära varandra kommer också att identifieras.

Vad gäller tunnlar och transporter av farligt gods görs en riskbedömning och åtgärder för att minska och hantera dessa risker identifieras. Räddningstjänstens insatsmöjligheter beaktas i det fortsatta arbetet med fokus på framkomlighet, passagerarsäkerhet och utrymning. Planförslaget till järnvägsplan för delen Borås innehåller inga tunnlar.

Externa riskkällor, inklusive industriella anläggningar, kommer att beskrivas och nödvändiga skyddsåtgärder redovisas. Riskbedömning för Borås flygplats kommer att ingå och omfatta eventuella risker för både flygplats och järnväg.

Naturmiljö och skyddade arter

Länsstyrelsen bedömer att det i nuläget saknas tillräckligt detaljerat underlag för att göra en fullständig bedömning av projektets påverkan på naturvärden. Det gäller bland annat naturvärdesinventeringar och artskyddsbedömningar. Till samråd 2 behöver underlaget kompletteras med de försiktighetsmått och kompensations- och skyddsåtgärder som planeras för att minska påverkan på naturvärdena. I det fortsatta arbetet bör även åtgärder som behöver vidtas kopplat till invasiva arter beskrivas.

Länsstyrelsen förutsätter att förekomst av skyddade arter beskrivs tillsammans med behovet av försiktighetsmått och skyddsåtgärder utifrån arternas bevarandestatus och de berörda livsmiljöernas ekologiska funktion.

Länsstyrelsen påpekar att det kan bli aktuellt med annan enskild prövning för följdverksamheter, exempelvis biotopskydd, strandkydd eller artskydd.

Länsstyrelsen vill se att kompensationsåtgärder anges för de alléer som försvinner eller riskerar att skadas i och med projektet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket bedömer att det nuvarande underlaget för bedömning av projektets påverkan på naturvärden, inklusive naturvärdesinventeringar och artskyddsbedömningar, är utformat i enlighet med gällande riktlinjer samt de krav som följer av projektets skede. För att säkerställa att en detaljerad bedömning görs kommer ytterligare kompletterande naturvärdesinventeringar att genomföras under projektets gång. De kompletterande underlagen kommer att införlivas i den fortsatta miljöbedömningen och redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

Underlaget kommer till samråd 2 att kompletteras med en redovisning av planerade försiktighetsmått och kompensations- och skyddsåtgärder som syftar till att begränsa påverkan på naturvärdena. Detta inkluderar skyddade arter, åtgärder för invasiva arter samt kompensationsåtgärder för de skyddsvärda träd som påverkas i och med projektet.

Andra enskilda prövningar som kan bli aktuella för följdverksamheter såsom biotopskydd, strandskydd eller artskydd kommer att beaktas. Sådana prövningar ska redovisas och hanteras i enlighet med gällande lagstiftning och myndighetskrav.

Omformarstation

Ur ett kulturmiljöperspektiv förespråkar länsstyrelsen alternativ 2 för omformarstationen eftersom det innebär minst påverkan på fornlämningar. Oavsett valt alternativ behöver Trafikverket i det fortsatta arbetet förtydliga vilket markanspråk som krävs samt vilka åtgärder som kan behövas för att skydda anläggningen från klimatrisker.

Trafikverkets kommentar: Länsstyrelsens resonemang kring omformarstationens placering tas i beaktning i det kommande arbetet. Det markanspråk som krävs och eventuella åtgärder som behövs för att skydda omformarstationen från klimatrisker kommer att redovisas i samråd 2.

Uppställningsspår

Länsstyrelsen anser att Trafikverket i det fortsatta arbetet behöver förtydliga på vilka grunder de fyra alternativa lägena för uppställningsspår har valts ut.

Trafikverkets kommentar: I samband med lokaliseringstuderingen studerades behovet av att anlägga uppställningsspår i Borås och ett antal potentiella platser som låg inom eller i nära anslutning till utredningskorridoren identifierades. Givna förutsättningar i utredningen var bland annat att uppställningsspåren skulle placeras inom 10 km från antaget stationsläge och i marknivå. För att hitta lämpliga platser för uppställningsspår studerades kartor för att hitta ytor som bedömdes vara lämpliga i storlek samt klarade kraven i plan och profil. Kravet på placering i marknivå begränsade antalet möjliga placeringar då området runt Borås innefattar stora höjdskillnader. Identifierade platser studerades sedan översiktligt avseende kapacitet, spårutformning, stadsplanering, landskap, friluftsområden, kulturmiljö, hydrologi och påverkan på vattendrag. Platsbesök genomfördes på de platser som bedömdes mest lovande.

I aktuellt skede, framtagande av planförslag, har en fördjupningsutredning genomfört som byggde vidare på det förra skedets studier. Fyra platser som fungerar ihop med utredningskorridoren inom vilken planläggningen sker, Trafikverkets högsta rangordnade alternativ i lokaliseringstuderingen, valdes då ut för fortsatt utredning.

Både Lusharpan och Centralt läge valdes ut i syfte att utreda ett stationsnära läge då omloppsnära uppställningsspår med fördel placeras så nära slutpunkt för regionalstågstrafiken som möjligt. Lusharpan är en lämplig plats då det är relativt plant och tillräckligt stort för uppställningsspår. Centralt läge inkluderades som ett effektivt alternativ då spåren vid de nya plattformarna 4 och 5 kan utnyttjas för uppställning, vilket innebär att det räcker att bygga ytterligare fyra uppställningsspår à 250 meter. Centralt läge är därmed det alternativ som tar minst mark i anspråk.

Viskadalen valdes ut eftersom platsen har en tillräcklig stor yta för att kunna rymma uppställningsspåren och ligger relativt avskilt från bebyggelse. Platsen innefattar en del höjdskillnader, men plattåer i lämplig storlek finns inom området och höjdläget skulle fungera vid en anslutning till Viskadalsbanan.

Den fjärde platsen, Viared, valdes ut eftersom det finns en tillräckligt stor yta utan större höjdskillnader. Platsen ligger i ett skogsområde intill ett industriområde och innebär inte någon påtaglig påverkan på bostadsbebyggelse.

Trafikverket har valt att gå vidare med alternativet Centralt läge för placering av uppställningsspår. Motiv för valet beskrivs i Underlag till samråd 1.

Val av spårlinje

Utifrån det underlag som finns tillgängligt i detta skede anser länsstyrelsen att det gröna alternativet i delområdet Väster om Viared är det mest fördelaktiga ur flera perspektiv. För delområdet Öster om Viared har länsstyrelsen, utifrån det översiktliga underlaget, inga invändningar mot det röda alternativet. Motiveringarna av bortvalda spårlinjer behöver dock förtydligas till samråd 2 för att länsstyrelsen ska kunna göra sin rimlighetsavvägning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket noterar att länsstyrelsen delar Trafikverkets ståndpunkt angående spårlinjealternativ Grön väster om Viared.*

Utvärderingen av alternativen grundas på de fem bedömningsgrunderna hållbarhetsbedömning, miljöbedömning, byggbarhet, investeringskostnad och samrådssynpunkter, se Figur 2-2 i Underlag till samråd 1. Bedömningsgrunderna är ett stöd för att avgöra vilket alternativ som bäst uppfyller ändamålet med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen. Hållbarhetsbedömningen har sin grund i projektmålen och säkerställer att projektmålsuppfyllelse finns med vid val av alternativ.

Att anlägga en ny järnväg i tunnel kan beroende på områdets förutsättningar ibland vara det mest fördelaktiga alternativet, men så har inte bedömts vara fallet i delområdet Öster om Viared.

I utvärderingen av delområdet Öster om Viared bedöms alternativen Blå och Röd vara likvärdiga avseende de två bedömningsgrunderna hållbarhetsbedömning och miljöbedömning. Däremot finns avgörande skillnader inom bedömningsgrunderna investeringskostnad och byggbarhet som gör att Röd sammantaget bedöms vara det bästa alternativet. Gällande den femte bedömningsgrunden, samrådssynpunkter, bedömdes att tidigare inkomna synpunkter (från lokaliseringstuderingen) inte hade någon egentlig betydelse för valet mellan Blå och Röd. De synpunkter som kommit in under samråd 1 hösten 2025 har inte medfört någon ny information som gjort att denna bedömning har ändrats.

Alternativ Blå skulle innebära en längre byggtid med komplicerade byggmetoder och en nästan dubbelt så hög investeringskostnad som för alternativ Röd. Även kostnader för drift och underhåll är betydligt högre.

Trots att noggranna förundersökningar utförs är tunnelbyggen generellt förknippade med stora osäkerheter. Till exempel kan berget vara mer poröst eller sprucket än vad undersökningarna visat, vilket då kräver mer omfattande förstärkningsåtgärder som bergbultar och sprutbetong. Det kan medföra längre byggtid och ökade kostnader.

Inläckage av vatten i tunneln i alternativ Blå är en stor utmaning som skulle riskera påverkan på grundvattennivåer i både bygg- och driftskede. Eftersom alternativet går i skärning vid den östra tunnelmynningen skulle det även kunna innebära en risk för påverkan på grundvattenförekomsten Borås.

Alternativ Blå skulle innebära en mer än 30 procent större klimatpåverkan än alternativ Röd. Trågen vid tunnelmynningarna anläggs i betong och betong används även för tätning och förstärkning av bergtunneln. Utöver detta skulle stora mängder överskott av berg behöva transporteras bort.

Även om alternativ Blå går i en lång tunnel innebär det inte att det inte blir någon påverkan ovan mark på den sträckan. Alternativet skulle innebära avsevärt större ytor för upplags- och bergkrossytor, uppställningsytor för maskiner, byggvägar och permanenta utrymningsvägar för räddningstjänstens insatsmöjligheter.

Att gå under väg 27 i stället för över för alternativ Röd valdes bort av flera anledningar, vilka redovisades i Underlag till samråd 1. I området finns flera våtmarker och grundvattennivån är hög. Det medför stora svårigheter och risker kopplat till byggbarhet och hantering av dag- och grundvatten för ett alternativ under väg 27.

Vid passagen av väg 27 skulle det krävas ett cirka 620 meter långt betongtråg med en bredd på cirka 18 meter och ett djup på cirka 16 meter. Att bygga en sådan anläggning skulle innebära en stor grundvattenpåverkan i närområdet och risker för både översvämning och sänkta grundvattennivåer, inklusive uttorkning av närliggande våtmarker och större markytor för vattenhantering i dammar. På grund av att banan anpassas efter topografin skulle anläggningen gå i en lutning ner mot Borås. Med tanke på grundvattenrörelser under tråget och hantering av nederbörd skulle komplicerade vattenledningslösningar krävas.

Den djupa skärningen som skulle krävas hade tagit större ytor i anspråk än den järnvägsbank som behövs för en dragning ovan väg 27. Även detta alternativ skulle innebära en mer än 30 procent större klimatpåverkan än det valda alternativet. Alternativet skulle dessutom innebära höga underhållskostnader.

Det finns en stor medvetenhet om att alternativ Röd innebär en påverkan på boendemiljön vid bland annat Funningen och Tränningstorp. Föreslagen sträckning är en jämkning av olika intressen och alternativ Röd är det alternativ som bedömts vara det mest fördelaktiga.

Vattenmiljö

Länsstyrelsen påpekar att åtgärder inte får försämra eller äventyra status för angivna vattenförekomster. Även tillfälliga och kortvariga försämringar är otillåtna.

Länsstyrelsen lyfter ett flertal punkter som behöver finnas med i kommande miljökonsekvensbeskrivning, bland annat säkerställande av miljö kvalitetsnormer och påverkan på ekologisk och kemisk status för vattenförekomster. Det är av stor vikt att järnvägen utformas på ett sådant sätt att både den kvantitativa och den kemiska grundvattenstatusen förblir god för grundvattenförekomsten.

Länsstyrelsen kan inte bedöma om skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder är tillräckliga för att minska negativa konsekvenser i bygg- och driftskedet och påpekar att detta behöver redovisas till samråd 2.

Länsstyrelsen påpekar att Trafikverket behöver redogöra för grundvattenberoende byggnader, andra konstruktioner och naturvärden inom korridoren.

Länsstyrelsen påpekar att Trafikverket behöver redovisa eventuella markavvattningsföretag inom planerad korridor för sträckan och bedöma om det finns risk för påverkan på dessa.

Eventuella arbeten i vattenområden och hur dessa avses att hanteras gällande anmälan eller tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken behöver beskrivas. Eventuella vattenverksamheter och tillstånd koppade till järnvägsplanens markanspråk behöver beskrivas i underlaget.

Trafikverkets kommentar: Länsstyrelsens punkter tas i beaktande i det fortsatta arbetet med järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. I planeringen av de föreslagna åtgärderna kommer hänsyn att tas för att säkerställa att vattenförekomsternas status inte påverkas negativt, varken på kort eller lång sikt. Grundvattenberoende byggnader, andra konstruktioner och naturvärden redogörs för i kommande underlag.

Behov av skydds- och kompensationsåtgärder kommer att redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

Påverkan på markavvattningsföretag, arbeten i vattenområden och vattenverksamheter kommer att redovisas inom miljöprövningsärendet.

3.3.2 Borås Stad

Borås Stads yttrande i samråd 1 innehöll flera synpunkter, vilka har sorterats in under tematiska rubriker.

Barriäreffekt

Borås Stad betonar att utformningen av ersättningspassager inte enbart ska lösa den tekniska funktionen att korsa järnvägen, utan aktivt bidra till att minimera barriäreffekten. Staden anser att Trafikverket har ett ansvar att utforma passager som bidrar till en sammanhängande och tillgänglig stadsmiljö, särskilt i de centrala delarna där barriäreffekter får stora konsekvenser för vardagsliv och social sammanhållning.

Staden anser att Trafikverket behöver analysera den samlade barriäreffekten på sträckan från väg 27 till stationsområdet som en helhet. Området kring Regimentet, Lusharpan och Göta är redan idag påverkat av barriärer från befintlig järnväg och väg 40. Den nya järnvägsanläggningen tillsammans med nya planskilda passager riskerar att förstärka dessa effekter och skapa instängda områden med kraftigt försämrad tillgänglighet.

Staden anser även att de åtgärder som krävs för att ersätta funktioner i det kommunala vägnätet på grund av ny järnväg ska bekostas av Trafikverket och planeras och projekteras i samarbete med Borås Stad.

Flera enskilda vägar och skogsvägar kommer att påverkas av ny järnväg, både under byggtiden och av den färdiga anläggningen. Borås Stad efterfrågar en tidig och kontinuerlig dialog mellan Trafikverket, vägsamfälligheter, fastighetsägare och Borås Stad. Nya och ändrade kopplingar ska bidra till att barriärer inte skapas.

Trafikverkets kommentar: Vid planläggning av ny järnväg ingår att upprätthålla tillgänglighet och begränsa den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas medföra. I det fortsatta arbetet fördjupas utredningarna kring var korsningspunkter ska förläggas. Passagemöjligheterna kommer att detaljstuderas och redovisas i järnvägsplanen samt konsekvensbeskrivas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Detta arbete inkluderar såväl samtliga fordonsslag som människor och djur, och identifierar bland annat de funktioner som passagerarna har och hur de på bästa sätt kan upprätthållas eller ersättas. Föreslagna lokaliseringar och utformningar av korsningspunkter kommer att presenteras vid samråd 2.

Borås flygplats

Borås Stad äger Borås flygplats och arrenderar ut den till Borås flygplatsförening som ansvarar för verksamheten. För att verksamheten på flygplatsen ska fungera vill Borås Stad påtala att säkerhetsaspekten och avståndet till ny järnväg är avgörande.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har haft flygplatsens verksamhet som förutsättning i val av spårlinje och även gjort en bedömning om påverkan av elektromagnetisk kompatibilitet (EMC), vilket även delgetts flygplatsföreningen. Föreslagen spårlinje tillgodoser Transportstyrelsens krav på så kallad hinderfrihet vid flygplatser.

Buller och vibrationer

I samrådsmaterialet redovisas nuläget för buller från statliga vägar och järnvägar. Underlaget som redovisas ger en missvisande bild av bullersituationen i området, framför allt i de centrala delarna av Borås där bullerpåverkan redan är stor från kommunala vägar och andra typer av bullerstörningar. Staden anser att det inte är relevant att endast titta på nuläget för statliga anläggningar utan det är den samlade bilden av samtliga befintliga bullerstörningar plus tillkommande buller som behöver studeras.

Borås Stad påtalar att bullerpåverkan i byggskedet också behöver belysas. Staden saknar även en redogörelse för stomljudet i byggskedet och hur Trafikverket avser att hantera det.

Borås Stad påtalar att Trafikverket tydligt behöver redovisa vilka områden som idag utgör tysta platser och hur dessa påverkas av den nya järnvägen.

Trafikverkets kommentar: Vad gäller bullerpåverkan beaktar Trafikverket påverkan från all statlig infrastruktur. Anläggningen ska utformas så att störningar från buller inte överskrider Trafikverkets angivna riktlinjer för nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur. I det fortsatta arbetet görs fördjupade bullerberäkningar och behov av bullerskyddsåtgärder identifieras. Val av åtgärder styrs av vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Inför byggandet av järnvägen beräknas förväntade byggbullernivåer från arbetsmomenten och redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Under byggtiden kommer Trafikverket regelbundet kontrollera att byggbullernivåerna inte överskrider Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller. Om nivåerna överskrider riktvärdena sätts bullerskyddsåtgärder in.

Trafikverket noterar stadens synpunkt om tysta platser och tar den med sig i det fortsatta arbetet.

Se även Trafikverkets kommentar under Buller och vibrationer i avsnitt 3.3.9.

Centralbron

I enlighet med Borås Stads stadsutvecklingsplaner kan ny bebyggelse tillkomma i nära anslutning till Centralbron i framtiden. Detta kommer sannolikt att medföra en ökning av gång- och cykeltrafik på och omkring bron. För att säkerställa en god samordning med den planerade stadsutvecklingen i området behöver Trafikverket därför beakta denna utveckling i den fortsatta planeringen av den nya bron.

Den standard och de tillkommande funktioner som behövs på Centralbron till följd av det ökade resandet som järnvägsprojektet medför ska ingå i Trafikverkets uppdrag. Den nya sidoplattformen mot Magasinsgatan kommer att skapa en ny målpunkt i stationsområdet med påverkan på resenärflöden till fots, med cykel och bil. Detta kan medföra förändrade trafikflöden på Centralbron, vilket Trafikverket behöver ta höjd för vid ersättning av bron.

Den nya Centralbrons konstruktion ska möjliggöra en estetisk utformning av bron och möjliggöra de tillägg kommunen önskar. Borås Stad anser att Centralbron ska gestaltas med utgångspunkt i att bli ett landmärke som kommunens invånare kan känna stolthet över.

Borås Stad vill framhålla vikten av att Centralbrons funktion kvarstår under byggtiden. Stängning av Centralbron kommer att innebära stor påverkan på andra vägar långt ut i systemet. Trafikverket kommer därför att behöva göra utredningar och trafiksimuleringar för att planera omledning av trafik samt ta fram ett underlag för planeringen av trimningsåtgärder i vägnätet. Omledning av trafik under byggtiden ska samrådas i tidigt skede och i tät dialog med Borås Stad.

Trafikverkets kommentar: *I Trafikverkets uppdrag ingår att ersätta befintliga kommunala anläggningar utifrån dagens förhållanden. Centralbron är en kommunal anläggning som Borås Stad ansvarar för och därför tillkommer inga anpassningar med avseende på nya funktioner eller ökad trafik på Centralbron. Dock är de samhällsviktiga funktionerna i den urbana miljön tätt sammankopplade, och Trafikverket motsätter sig inte att Borås Stad i fortsatt dialog med Trafikverket tar fram så värdeskapande och estetiskt ambitiösa lösningar som möjligt.*

Trafikverket kommer även att föra en dialog med Borås Stad, Västtrafik och andra berörda aktörer avseende lösningar för samtliga trafikslag under byggtiden. Ambitionen är att framkomligheten ska vara god för samtliga trafikslag.

Dagvatten och skyfall

Borås Stad påtalar att en fördjupad utredning behöver tas fram för att säkerställa att inga instängda områden för dagvatten och skyfall uppstår. Dessutom behöver en fördjupad utredning tas fram som redovisar hur dagvattenhanteringen till följd av ny järnväg planeras. Trafikverket bör vara måna om att hitta gemensamma lösningar mellan järnvägens behov av anläggningar och kommunens behov av anläggningar kopplat till stadsutveckling. Trafikverket bör även ansvara för omhändertagande av vatten som måste hanteras som konsekvens av flytt av kommunens infrastruktur.

Trafikverkets kommentar: *I Trafikverkets uppdrag ingår att ta hand om dagvatten till följd av den nya järnvägen inom ramen för vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Trafikverket strävar efter att i dialog med staden även ta hänsyn till förändringar i den kommunala infrastrukturen. Merkostnader för sådana lösningar kräver dock finansiering från staden. Trafikverket och staden för dialog kring samverkan, lösningar, utformning och finansiering som avses att regleras i avtal mellan parterna.*

Se även Trafikverkets kommentar under Klimatrisker i avsnitt 3.3.1.

Detaljplaner

För att järnvägsplanen ska kunna fastställas krävs att den inte strider mot gällande detaljplaner och Borås Stad kommer därför att ta fram nya detaljplaner. I delar av järnvägsstråket vill Borås Stad planera för stadsutveckling i nära anslutning till järnvägen, vilket även kommer att gynna Trafikverkets järnvägsprojekt. Staden ser fram emot en god samverkan i planarbetet för att uppnå bästa resultat.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket ser fram emot en fortsatt god dialog med Borås Stad i planarbetet.*

Dialog

Borås Stad påtalar vikten av att Trafikverket har en tidig och tydlig dialog med företag och näringsidkare som blir berörda av järnvägsutbyggnaden, så att de i god tid blir medvetna om Trafikverkets utbyggnadsplaner och kan planera utifrån det.

Borås Stad påtalar vikten av att Trafikverket har en tidig och tydlig dialog även med fastighetsägare vars fastighet påverkas av den nya järnvägen och följderna av den. Trafikverket behöver även föra en dialog med de fastighetsägare som indirekt berörs, av exempelvis ökat buller eller förändrad landskapsbild. Borås Stad önskar att Trafikverket ska vara berörda fastighetsägare behjälpliga i rättsliga frågor.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket har bjudit in till en tidig dialog när arbetet med järnvägsplanen startade. Samråd 1 hölls hösten 2025 och samråd 2 planeras hållas 2027. De fastighetsägare och sakägare som kan bli särskilt berörda av järnvägen kontaktas av Trafikverkets markförhandlare för dialog. Utöver det arbetar Trafikverket med att informera via brev, informationsblad och på webben om vad som händer i projektet. Det finns alltid en möjlighet att höra av sig till Trafikverket, till exempel via kontaktformuläret på projektets hemsida.*

Förorenade områden

Inför byggstart behöver en anmälan enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd skickas in till tillsynsmyndigheten där det tydligt framgår vilka åtgärder som kommer att vidtas för att förhindra spridning av såväl kända som eventuellt påträffade föroreningar. Det kan bli aktuellt att den även ska omfatta hantering av länsvatten.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket avser att göra en sådan anmälan. Se även Trafikverkets kommentar under Föreordade områden i avsnitt 3.3.1.

Gestaltning

Borås Stad påtalar att Trafikverket i kommande skede behöver ta fram ett gestaltungsprogram som redovisar hur järnvägen, och dess olika anläggningsdelar såsom bullerskydd, broar och andra byggnadsverk, ska integreras i olika typer av miljöer. Borås Stad kräver att stor vikt läggs på gestaltning av tekniska byggnader i framför allt stationsområdet och dess omgivning. Borås Stad ser gärna en samlokalisering av Trafikverkets och kommunens tekniska byggnader där det är möjligt.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar stadens synpunkter och tar med sig dem i det fortsatta arbetet. Trafikverket avser att ta fram ett gestaltungsprogram.

Korsningspunkter

I samband med att området kring Regementet och Göta omvandlas kommer behovet av gångbron vid Hållingsgatan sannolikt att öka. Idag upplevs passagen som något gömd, men analyser visar på ett stort potentiellt flöde i området. Borås Stad anser att det är viktigt att Trafikverket säkerställer att funktionen av denna koppling bibehålls och utvecklas i takt med områdets förändrade behov, inte minst med hänsyn till att antalet alternativa passager över järnvägen redan är begränsat, vilket har lett till en problematik med uppklippta staket och spårspång.

Regementsgatans befintliga korsning i plan med Viskadalsbanan kommer att behöva ersättas med en planskild korsning till följd av den nya järnvägen. Borås Stad anser att det inte är tillräckligt att enbart ersätta själva trafikfunktionen. Den planskilda korsningen måste utformas så att den så långt det är möjligt bibehåller de kvaliteter och funktioner som gatan har idag, men att den även kan utvecklas i linje med stadens planerade stadsutveckling. Stadens planeringsinriktning är en planskild passage under järnvägsanläggningen. Det är viktigt att utformningen planeras i nära samverkan med Borås Stad för att säkerställa att lösningen fungerar väl för både järnvägens och Boråsarnas behov.

Alternativ Grön skär igenom den västra delen av Viareds verksamhetsområde, i översiktsplanen utpekad som fortsatt utveckling av verksamhetsmark. För att i framtiden kunna angöra denna del påtalar staden att en planskild korsning av järnvägen inte bör omöjliggöras.

Trafikverkets kommentar: I Trafikverkets uppdrag ingår att ersätta trafikfunktionen på ett sätt som tar hänsyn till befintlig bebyggelse och innebär en god gestaltning inom ramen för vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Trafikverket strävar efter att i dialog med staden även ta hänsyn till planerad framtida bebyggelse. Merkostnader för sådana lösningar kräver dock finansiering från staden. Trafikverket och staden för dialog kring samverkan, lösningar, utformning och finansiering som avses att regleras i avtal mellan parterna.

Se vidare Trafikverkets kommentar under Barriäreffekt i avsnitt 3.3.2.

Kulturmiljö

Borås stad förutsätter att Trafikverket i första hand utformar järnvägsanläggningen och påverkad infrastruktur så att direkt påverkan på kulturhistoriskt värdefulla byggnader undviks. Där detta inte är möjligt ska flytt av byggnader vara det självklara valet framför rivning. Att flytta en byggnad innebär visserligen kostnader och praktiska utmaningar, men möjliggör att de kulturhistoriska värdena bevaras och kan fortsätta bidra till platsen eller en annan lämplig lokalisering. Trafikverket behöver i kommande skeden tydligt redovisa vilka byggnader som riskerar att påverkas samt vilka åtgärder som planeras för att minska påverkan.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet att utreda påverkan på kulturhistoriskt värdefulla byggnader. Ambitionen är att inom ramen för vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt begränsa påverkan.

Ledningar

Med hänsyn till kommunens planering i samband med järnvägens utbyggnad påtalar Borås Stad att Trafikverket behöver samråda med staden och berörda ledningsägare. Staden anser även att de åtgärder som krävs för att ersätta funktioner i det kommunala ledningsnätet på grund av ny järnväg ska bekostas av Trafikverket och planeras och projekteras i samarbete med respektive ledningsägare.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket arbetar systematiskt med ledningssamordning och möten hålls med ledningsägare. Trafikverket avser att teckna avtal som reglerar omläggning med respektive ledningsägare.

Masshantering

För att optimera markanvändning och hushålla med resurser bör lämpliga ytor för de massor som uppstår i projektet noggrant övervägas i samverkan med Borås Stad. För massor som efter provtagning inte visar sig vara lämpliga för återanvändning bör det finnas mer än en planerad mottagare.

Trafikverkets kommentar: *Se Trafikverkets kommentar under Masshantering i avsnitt 3.3.1.*

Metod för val av spårlinje

Borås Stad har svårt att fullt ut följa Trafikverkets resonemang kring urval och bortval av alternativ. Det är oklart hur de olika bedömningsgrunderna och parametrarna viktats i förhållande till varandra, vilket försvårar möjligheten att förstå på vilka grunder slutsatserna dragits.

Borås Stad noterar att det i hållbarhetsbedömningen är påverkan efter vidtagna skyddsåtgärder som bedöms i vissa fall medan behovet av åtgärder i andra fall ses som negativt i sig. Staden anser att detta försvårar rättvisa jämförelser och att alternativ utan åtgärdsbehov kan ha gynnats framför lösbara alternativ.

Eftersom det framgår att spårlinjealternativ har valts bort trots att endast vissa aspekter bedömts vid tidpunkten för bortvalet uttrycker Borås Stad oro för att alternativ kan ha valts bort baserat på ett ofullständigt underlag.

Trafikverket redovisar bedömningsgrunderna för delområdet Öster om Viared som en sammanhållen sträcka från Borås flygplats fram till stationsområdet. Denna avgränsning är problematisk eftersom bedömningsparametrar på en del av sträckan får konsekvenser för hela delområdet, trots att förutsättningarna varierar betydligt längs hela sträckan.

Trafikverkets kommentar: *Metoden som använts vid framtagande och utvärdering av olika alternativa placeringar av den nya järnvägen bygger vidare på den metod som användes i lokaliseringsutredningen. Metoden innebär att tänkbara alternativ identifieras, utvärderas och avgränsas stegvis tills endast ett alternativ kvarstår. Antalet alternativ minskar alltså successivt i takt med att kunskapen om området ökar.*

Trafikverket delar inte Borås Stads oro för att beslut om val och bortval kan ha skett på ett ofullständigt underlag. Initialt gjordes en utvärdering med hänsyn till geografiska och miljömässiga förutsättningar inom utredningskorridoren och områden där en ny järnväg ansågs medföra orimliga konsekvenser valdes bort. Med orimlig menas att en eller flera aspekter förenat med alternativet bedöms påverkas så pass negativt att alternativet inte anses rimligt att utreda vidare givet att det finns andra alternativ som inte är förenade med samma problematik. Dessa tidiga bortval finns beskrivna i avsnitt 5.2 i Underlag till samråd 1.

Den stegvisa utvärderingen ledde slutligen fram till tre alternativa placeringar i delområdet Väster om Viared och två i delområdet Öster om Viared. Utifrån projektets fem bedömningsgrunder gjordes en jämförande utvärdering av dessa alternativ, vilken presenteras i kapitel 6 i Underlag till samråd 1.

I den jämförande utvärderingen presenteras först utvärderingen av varje bedömningsgrund för sig innan sammanfattade slutsatser dras utifrån en sammanvägning av samtliga bedömningsgrunder. Ingen särskild viktning genomförs, varken mellan olika parametrar inom respektive bedömningsgrund eller mellan bedömningsgrunderna på den övergripande nivån. Det är en sammanvägd kvalitativ bedömning utifrån samtliga fem bedömningsgrunder som ligger till grund för det förslag till spårlinje och stationsprincip som Trafikverkets valt att gå vidare med.

Valet att låta delområdet Öster om Viared utgöra hela sträckan från Borås flygplats till stationsområdet gjordes eftersom skillnaderna mellan de två alternativen i den centrumnära delen av sträckningen, särskilt vid Regementsområdet och Lusharpan, är mycket små. Dels är utredningskorridoren smal och alternativen breda, dels fungerar stationsprinciperna som utretts med båda spårlinjealternativen. Utvärderingen längs den centrumnära delen är inte alternativskiljande.

Angående hur behovet av skyddsåtgärder värderats i hållbarhetsbedömningen så delar inte Trafikverket bilden av att jämförelser mellan alternativen ska ha gjorts på olika grunder. Även om skyddsåtgärder syftar till att förhindra eller begränsa olika typer av påverkan eller negativa effekter och konsekvenser så indikerar det större behovet av skyddsåtgärder i alternativ Blå fortfarande att alternativet innebär större risker och osäkerheter kopplade till både anläggandet av järnvägen och när järnvägen är i drift. Med större risker och osäkerheter följer att anläggningens kostnad kan bli betydligt dyrare, både för bygg- och för drift- och underhållskostnader.

Miljö- och hälsopåverkan

När det gäller störningar som utsläpp till luft och uppkomsten av elektromagnetiska fält förutsätter Borås Stad att gällande riktvärden och normer från ansvariga myndigheter som Naturvårdsverket, Folkhälsomyndigheten och Strålsäkerhetsmyndigheten klaras.

Trafikverkets kommentar: *Gällande normer och riktvärden beaktas i det fortsatta arbetet.*

Naturmiljö och skyddade arter

Om utbyggnaden av ny järnväg medför negativ påverkan på skyddade eller rödlistade arters livsförutsättningar behöver det kompenseras så att den biologiska mångfalden inte försämras i området som helhet.

Om artskyddsförbudet aktualiseras är det viktigt att artskyddsutredning samråds med länsstyrelsen i ett tidigt skede.

Borås Stad påtalar att det redovisade underlaget inte helt stämmer överens med tidigare utförda naturvärdesinventeringar, bland annat talldominerad skog och sumpskog avsatt för naturvård.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket noterar stadens synpunkter och tar med sig dem i det fortsatta arbetet. Se även Trafikverkets kommentar under Naturmiljö och skyddade arter i avsnitt 3.3.1.*

Omformarstation

Borås Stad delar Trafikverkets syn på var omformarstationen lämpligast kan lokaliseras. Staden påtalar dock att utformningen av anslutningsvägar bör samordnas med övriga behov i området såsom ersättningsvägar för bil, gång- och cykeltrafik, skogsbruk och rekreation och friluftsliv.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverkets ambition är att i möjligaste mån samordna utformningen av anslutningsvägar till omformarstationen med övriga behov i området. Dock innebär transporter av delar till omformarstationen tunga laster med höga krav på exempelvis lutningar varför befintliga vägar inte kan nyttjas fullt ut.*

Parkering

Borås Stad påtalar vikten av att i ett tidigt skede föra en dialog med staden och dess parkeringsbolag rörande parkeringsfrågor.

Trafikverkets kommentar: *Parkeringsfrågor hanteras inom ramen för samverkan kring bytespunkten (se närmare i avsnitt 2.4).*

Plattformsförbindelse

Borås Stad förordar en lokalisering av plattformsförbindelsen norr om stationshuset eftersom en sådan lokalisering bättre stödjer de stadsutvecklingsplaner som staden har för både stationsområdet och dess omgivningar.

Två kopplingar till och från plattformarna är viktigt för att tillgodose det ökade resandeunderlaget och för att skapa två utrymningsvägar. Det sprider även ut resenärsflöden till fots och med cykel och skapar bättre möjligheter till angöring och parkering. Ett alternativ till att bara bygga en plattformsförbindelse skulle kunna vara att addera trappor till den nybyggda Centralbron. Då skapas en koppling mellan det befintliga stråket och de nya plattformarna.

Det behöver finnas ett samspel mellan plattformsförbindelsens, Centralbrons och det övriga stationsområdets gestaltning och utformning. Trafikverkets arbete med gestaltningen av stationsområdet behöver ske i nära samverkan med Borås Stad och Västtrafik. Borås Stad rekommenderar Trafikverket att starta upp detta arbete snarast.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket noterar Borås Stads synpunkter och ser fram emot en fortsatt god dialog inom ramen för samverkan kring bytespunkten (se närmare i avsnitt 2.4 samt Trafikverkets kommentar under Centralbron i avsnitt 3.3.2). Trafikverket vill dock påtala att innan gestaltungsarbetet kan starta behöver hela bilden av framtida resenärsflöden, antal plattformsförbindelser, med mera vara klargjord.*

Påverkan under byggtiden

I byggskedet är det viktigt att Trafikverket säkerställer framkomligheten och tillgängligheten för alla färdstätt i samtliga skeden. Detta är särskilt viktigt för oskyddade trafikanter som ska kunna ta sig fram på ett säkert sätt utan att tvingas till långa omvägar.

Transporter behöver så långt det är möjligt samordnas för att begränsa störningar på människors hälsa och miljön samt begränsa vägslitage. Eftersom det sannolikt kommer att röra sig om en stor mängd transporter i byggskedet är det viktigt att Trafikverket ställer krav på underleverantörer gällande fossilfria drivmedel för att inte påverka luftkvaliteten inom kommunen negativt.

Att Trafikverket och Borås Stad tidigt påbörjar en löpande dialog gällande trafikstörningar, omledningar och behov av ersättningsvägar är av stor vikt. Trafikverket behöver samråda med Borås Stad om vilka vägar som är bäst lämpade att använda för byggtrafik med tanke på bärighet och risk för trängsel.

Borås Stad önskar att behovet av anläggningsytor, bygg- och servicevägar samråds löpande med Borås Stad.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket kommer att föra en dialog med Borås Stad, Västtrafik och andra berörda aktörer kring lämpliga omlednings- och ersättningsvägar och de ytor som tillfälligt kommer att behövas under byggtiden. Ambitionen är att framkomligheten ska vara god för samtliga trafikslag.*

För att begränsa miljöpåverkan i byggskedet kommer rutiner och åtgärdskrav att upprättas. Trafikverket har riktlinjer för de miljökrav som ska ställas vid upphandling av entreprenadtjänster. Riktlinjerna innehåller krav angående entreprenörens systematiska miljöarbete, fordon, arbetsmaskiner, drivmedel, kemiska produkter samt material och varor.

Rekreation och friluftsliv

Borås Stad önskar att det tas ett tydligare grepp om invånarnas tillgång till rekreationsområden. Idag är flera av de stora rekreationsområdena i Borås präglade av buller eller barriärer från infrastruktur. Hur människor kan ströva i naturen och hur järnvägen påverkar tillgängligheten till rekreationsområden behöver förtydligas i det fortsatta arbetet. Borås Stad påtalar att en del områden med rekreativa värden saknas i underlaget, däribland Osdal–Bråt som är ett välanvänt rekreationsområde med bland annat ett ridhus, och områden vid Tränningstorp–Kristiansfält, Liden–Tränningstorpasjön, myrmosaiklandskapet norr om sjön Björken samt vid Ryds mosse.

Borås Stad betonar att ridhusverksamheten måste kunna fortleva och utvecklas även efter järnvägens etablering. Eftersom hästar är särskilt känsliga för buller, vibrationer och plötsliga störningar behöver en fördjupad utredning av järnvägens påverkan göras. En sådan utredning bör redovisa nödvändiga skyddsåtgärder för hästar och ryttare och en analys av påverkan på ridvägar och tillgänglighet till ridområden. Om verksamheten trots vidtagna skyddsåtgärder påverkas negativt önskar staden att Trafikverket kompenserar verksamheten ekonomiskt, alternativt pekar ut en lämplig ersättningsplats för verksamheten.

Trafikverkets kommentar: Vid planläggning av ny järnväg ingår att upprätthålla tillgänglighet och begränsa den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas medföra, se vidare Trafikverkets kommentar under Barriäreffekt i avsnitt 3.3.2.

Behovet av skyddsåtgärder och försiktighetsmått studeras vidare i det kommande arbetet.

Se även Trafikverkets kommentar under Rekreation och friluftsliv i avsnitt 3.3.9.

Samråd

Borås Stad påtalar att samrådstiden var kort och önskar en längre samrådsperiod för samråd 2.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket bedömer att 6 veckor är en rimlig tid för majoriteten i samrådskretsen och Borås Stad har fått förlängd svarstid. Trafikverket och Borås Stad har en kontinuerlig dialog inom den samrådsmötesserie som redovisas i avsnitt 2.3.

Social hållbarhet

Borås Stad arbetar långsiktigt med att motverka en fragmenterad stad, både fysiskt och socialt, bland annat genom att fokusera på ett antal urbana stråk som pekas ut i översiktsplanen. De urbana stråken Stadskärnan–Norrby och Stadskärnan–Göta samt kopplingen Regementet–Gässlösa berörs direkt av den nya järnvägen, och staden ser gärna att dessa beaktas och bibehålls i den fortsatta planeringen.

Borås Stad arbetar i dag med att förbättra tryggheten i området kring Regementet och Göta och i det arbetet är närliggande bostadsbebyggelse en viktig del. Staden ser därför att järnvägens utformning behöver understödja denna ambition och möjliggöra bostadsutveckling i närområdet utan att skapa nya otrygga miljöer.

Staden lyfter även barnperspektivet, framför allt när det gäller trygghet och perspektiv för gång- och cykeltrafik och säkra skolvägar. Staden ser fram emot ett nära samarbete kring dessa frågor i den fortsatta planeringen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket och Borås Stad samarbetar kring utformningen av anläggningen och för en kontinuerlig dialog om ersättningsåtgärder som i möjligaste mån ska samspela med stadens utvecklingsplaner.

Arbetet med den sociala konsekvensanalysen, vari barnperspektivet är en viktig del, används som underlag vid utformning av järnvägen och kommer till samråd 2 att redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

Stadsutveckling

Borås Stad noterar att Trafikverkets bedömningar i huvudsak fokuserar på järnvägsanläggningen i sig och inte adresserar stadens stadsutvecklingsplaner. Borås Stad anser att aspekter som trafiksäkerhet, buller, vibrationer, ljusföroreningar och luftkvalitet måste bedömas utifrån den samlade förändringen av infrastrukturen i området och inte enbart utifrån järnvägsanläggningen isolerad. De följdprojekt och infrastrukturåtgärder som krävs för att järnvägen ska kunna byggas är en direkt konsekvens av järnvägsplanen och måste därför inkluderas i konsekvensbedömningen. Utan ett helhetsperspektiv kan de verkliga konsekvenserna för kommunen och dess invånare inte bedömas på ett rättvisande sätt.

Staden planerar för att stationsområdet ska utvecklas på ett sätt som minskar barriäreffekterna när järnvägsområdet breddas och som samtidigt stärker sambanden mellan stadens centrum och stadsdelen Norrby. För att uppnå detta är det viktigt att kopplingar över spårområdet placeras med jämna mellanrum.

Regementsområdet ska utvecklas till en ny stadsdel där den historiska prägelns fortfarande är närvarande. För att denna utveckling ska lyckas är kopplingar till omkringliggande områden avgörande.

För att stärka kopplingen mellan Regimentet, Göta och centrum via Lusharpan planerar Borås Stad för en ny bebyggelsestruktur. Arbetet med att knyta ihop stadsdelarna försvåras av nuvarande och eventuella framtida uppställningsspår vid Lusharpan.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket bedömer endast konsekvenserna av den järnvägsanläggning som regleras i järnvägsplanen, men i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning kommer även de kumulativa miljöeffekter som uppstår i samspel med omkringliggande projekt att redovisas översiktligt. Trafikverket och staden för dialog kring samverkan, lösningar och utformning som i möjligaste mån ska samspela med stadens utvecklingsplaner.*

Vid planläggning av ny järnväg ingår att upprätthålla tillgänglighet och begränsa den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas medföra, se vidare Trafikverkets kommentar under Barriäreffekt samt Korsningspunkter i avsnitt 3.3.2.

Av Underlag till samråd 1 framgår att Trafikverkets inriktning är att uppställningsspår för omloppsnära uppställning placeras i centralt läge och att Lusharpan bedömts som en mindre lämplig placering. Avseende befintliga uppställningsspår i Borås så ingår ingen åtgärd kopplat till dem i järnvägsplanen.

Stationsutformning

När resenärsflöden flyttas från busslinje 100 till tågtrafik kan det finnas behov av förändrad struktur på Borås resecentrum. I dag är mycket av aktiviteten koncentrerad kring hållplatsen för linje 100, men när linjen avvecklas kan flöden och aktivitet komma att förskjutas till andra delar av torget, vilket är viktigt att ta hänsyn till i den fortsatta planeringen.

Borås Stad vill tydliggöra värdet av att perrongområdet mot Magasinsgatan utformas så att goda förutsättningar skapas för att gatan ska kunna utvecklas till ett attraktivt och tryggt stråk. Den standard och de tillkommande funktioner som behövs på Magasinsgatan till följd av ökade trafikflöden ska ingå i Trafikverkets uppdrag.

Sidoplattformen mot Stationsgatan ser ut att ta delar av gatan i anspråk. Borås Stad önskar att utformning av den ombyggda gatan och ersättning av den trädallé som i dag kantar gatan ska planeras i samverkan med staden.

Borås Stad önskar förtydligande om huruvida utformningen av stationsområdet kommer att ha kapacitet även för de tillkommande resenärsflöden som kan uppstå vid en framtida utbyggnad mot Jönköping.

Trafikverkets kommentar: *I Trafikverkets uppdrag ingår att ersätta trafikfunktionen på ett sätt som tar hänsyn till befintlig bebyggelse och innebär en god gestaltning inom ramen för vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Trafikverket strävar efter att i dialog med staden även ta hänsyn till planerad framtida bebyggelse. Merkostnader för sådana lösningar kräver dock medfinansiering. Trafikverket ser fram emot en fortsatt god dialog kring samverkan, lösningar, utformning och finansiering som avses att regleras i avtal mellan parterna (se närmare i avsnitt 2.4).*

Frågan om den framtida kapaciteten för tillkommande resenärslöden vid en utbyggnad österut mot Jönköping hanteras inte i denna järnvägsplan.

Uppställningsspår

Borås Stad delar inte Trafikverkets syn på att de nya uppställningsspår som krävs lämpligast placeras i anslutning till stationsområdet. För att kunna möjliggöra en bättre helhetslösning som gynnar både stadens utveckling och järnvägens framtida behov ser Borås Stad det som nödvändigt att Trafikverket, i samråd med kommunen, ser över både befintliga och framtida uppställningsspår i god tid innan samråd 2.

Staden påtalar även behovet av att Trafikverket utreder huruvida omfattningen av uppställningsspår även är tillräcklig om järnvägen i framtiden skulle byggas ut mot Jönköping.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket vidhåller att ett centralt läge för uppställningsspåren i direkt anslutning till centralstationen är den mest fördelaktiga placeringen. Fördelarna med Centralt läge är flera. Alternativet försämrar inte kapaciteten, tar minst mark i anspråk, investeringskostnaden blir lägre eftersom spåren vid plattformarna kan utnyttjas och alternativet bedöms erbjuda den mest effektiva lösningen för tågoperatören.*

Frågan om den framtida kapaciteten för uppställningsspår vid en utbyggnad österut mot Jönköping hanteras inte i denna järnvägsplan.

Val av spårlinje

Borås Stad delar Trafikverkets syn på att alternativ Grön är det mest fördelaktiga alternativet i delområdet Väster om Viared.

Borås Stad bedömer att alternativ Röd kommer att kräva barriärbrytande åtgärder. Utöver detta kommer kompensationsåtgärder att krävas för berörda fastighetsägare i närområdet, eftersom anslutningsvägar och natur och friluftsliv påverkas markant.

I Borås Stads riktlinjer för grönområden pekas viktiga rekreationslänkar ut, bland annat stråk mellan friluftsområdet Piclesjön och Viskan och från S:t Sigfrids griftegård till Gässlösa skog. Genom en kompletterande koppling över Viskan finns möjligheten att skapa ett gångstråk som binder samman friluftsområden med befintliga och framtida bostadsområden. Både Gässlösa och Regementet är utpekade som utvecklingsområden i Borås Stads översiktsplan, och för att dessa områden ska kunna utvecklas hållbart är tillgängligheten till rekreationsområden avgörande.

I området från väg 27 till stationsområdet innebär alternativ Röd stora konsekvenser för Borås invånare eftersom en enorm barriär skapas där två järnvägar löper parallellt men på olika nivåer i höjdd. Borås Stad förutsätter att Trafikverket planerar för att vidta omfattande skyddsåtgärder och försiktighetsmått.

Borås Stad anger att en passage under väg 27 skulle vara mer förenlig med stadens önskemål om att begränsa barriäreffekterna och efterlyser tydligare motiv till varför ett sådant alternativ valts bort.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket noterar att Borås Stad delar Trafikverkets ståndpunkt angående spårlinjealternativ Grön väster om Viared.*

Vid planläggning av ny järnväg ingår att upprätthålla tillgänglighet och begränsa den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas medföra, se Trafikverkets kommentar under Barriäreffekt i avsnitt 3.3.2.

I Trafikverkets uppdrag ingår att ersätta trafikfunktionen på ett sätt som tar hänsyn till befintlig bebyggelse och innebär en god gestaltning inom ramen för vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt, se Trafikverkets kommentar under Korsningspunkter i avsnitt 3.3.2.

Påverkan på anslutningsvägar, natur och friluftsliv kommer att utredas i det fortsatta arbetet och behov av skydds- och kompensationsåtgärder kommer att redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

Se även Trafikverkets kommentar under Val av spårlinje i avsnitt 3.3.1 för ett förtydligande av motiven till valet av spårlinjealternativ, skillnader mellan alternativ Röd och Blå i delområdet Öster om Viared samt bortval av ett alternativ med passage under väg 27.

Val av stationsprincip

Borås Stad instämmer med Trafikverket att stationsprincip 1 är det bästa alternativet att arbeta vidare med, eftersom den tar mindre yta i anspråk och resenärsflöden koncentreras mer än i stationsprincip 2.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket noterar att Borås Stad delar Trafikverkets ståndpunkt i valet av stationsprincip.*

Visuell påverkan

Alternativ Röds höga profilläge innebär att järnvägsanläggningen kommer att påverka siktlinjer i landskapet. Detta innebär att visuella kopplingar skärs av, vilket kan påverka människors vilja att vistas i närliggande rekreationsområden. Borås Stad anser att Trafikverket behöver redovisa gestaltungs lösningar som minimerar den visuella barriäreffekten.

Trafikverkets kommentar: *Järnvägens profilläge varierar längs sträckan. Trafikverket kommer att redovisa järnvägens visuella påverkan i det fortsatta arbetet.*

Våtmarker, sjöar och vattendrag

Om våtmarker behöver passeras är det generellt viktigt att begränsa ingrepp och avverkningar samt undvika områden med större torvdjup, både ur naturvärdes- och klimatsynpunkt.

En fördjupad utredning bör tas fram som visar hur det säkerställs att miljö kvalitetsnormer för vatten inte försämras.

Trafikverkets kommentar: *Se Trafikverkets kommentarer under Vattenmiljö samt Masshantering i avsnitt 3.3.1 och under Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) i avsnitt 3.3.5.*

3.3.3 Bollebygds kommun

Bollebygds kommun ser positivt på projektets övergripande syfte att stärka regionens hållbara transportinfrastruktur. Under förutsättning att alternativ Grön dras på den södra sidan av och i så nära anslutning som möjligt till väg 27/40, så tillstyrker kommunen Trafikverkets preliminära bedömning att alternativ Grön bör utredas vidare som huvudalternativ.

Kommunen framhåller dock behovet av att den nya järnvägens utformning tar hänsyn till lokala förutsättningar, miljöintressen, kommunens framtida utvecklingsplaner och att ett framtida stationsläge i Bollebygds kommun möjliggörs. Behov av kompensationsåtgärder ska utredas där naturvärden i gränsområdet mellan de båda kommunerna påverkas.

Kommunen framhåller även vikten av att särskild hänsyn tas till avrinningsområden och våtmarker med koppling till Bollebygd och att dialog förs med kommunen kring eventuella byggvägar och masshantering som kan påverka lokala vägar i kommunen.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket noterar att Bollebygds kommun delar Trafikverkets ståndpunkt angående spårlinjealternativ Grön väster om Viared och ser fram emot en god dialog inom ramen för det angränsande projektet järnvägsplan Bollebygd.*

Trafikverket planerar för en så bra lösning som möjligt för hela den nya järnvägens sträckning mellan Göteborg och Borås. Järnvägen ska planeras för att inte omöjliggöra ett framtida stationsläge vid Bollebygd.

Vad gäller ekologiska kompensationsåtgärder är Trafikverket endast skyldiga att genomföra det som krävs enligt miljöbalken. Påverkan på naturvärden är en av de aspekter som utvärderats vid val av spårlinjealternativ, just för att negativ påverkan på naturvärden ska begränsas. Trafikverket utreder ekologisk kompensation gemensamt för hela stråket Göteborg–Borås.

3.3.4 Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund

Västra Götalandsregionen

Västra Götalandsregionen ser behov av fortsatt tät dialog, dels om plattformsförbindelsens placering som bör utformas med hänsyn till hållplatslägen för buss och flöden mellan stationsbyggnaden och resecentrum, dels om att motsvarande principer som återfinns i västsvenska paketet och KomFram bör sättas upp för hela programmet Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke.

Västra Götalandsregionen ser positivt på att fler än en plattformsförbindelse utreds eftersom det ökar flödeskapacitet, trygghet och tillgänglighet. Detta gäller särskilt för resenärer som har svårt att förflytta sig längre sträckor eftersom det skulle minska avstånd vid byten.

Västra Götalandsregionen påtalar behovet av att säkerställa kapaciteten för ersättningstrafik med buss när tågtrafiken är avstängd. Detta görs med fördel så nära perrongerna som möjligt. I samband med detta önskas även att förarnas arbetsmiljö beaktas.

Västra Götalandsregionen vill att nuvarande stationsområdes funktioner upprätthålls vid utbyggnaden av det nya stationsområdet och att ersättningslokaler tillhandahålls för de verksamhets- och driftutrymmen som påverkas under byggtiden.

Bytespunkten bör utformas för att underlätta byten mellan olika trafikslag och utformas på ett tryggt, snabbt och bekvämt sätt för alla resenärsgupper och med hänsyn till personer med nedsatt rörelseförmåga.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket noterar Västra Götalandsregionens synpunkter och ser fram emot en fortsatt god dialog inom ramen för samverkan kring bytespunkten (se närmare i avsnitt 2.4). Inget beslut har tagits på programnivå om det västsvenska paketet och KomFram. Principerna som återfinns däri lyfts i första hand genom Västtrafiks och Västra Götalandsregionens medverkan i dialog med Trafikverket.*

Västtrafik

Västtrafik förutsätter att den längre gångtiden för alternativ Röd inte påverkar restidsmålet på 35 minuter. Det är positivt att det tydliggörs att inga alternativ öster om Viared hindrar fortsatt trafik mot Jönköping, enligt medfinansieringsavtalet. Västtrafik anser det även viktigt att tåg ska kunna köras från den nya banan genom Borås via Älvsborgsbanan mot Herrljunga.

Stationsmiljön bör underlätta byten mellan trafikslag och vara tillgänglig för gående och cyklister. Förflyttningstid vid plattformar mot nedre Norrby måste beaktas i stationsvalet. Det är viktigt att smidiga plattformsförbindelser beaktas för resenärer som byter mellan buss och tåg till och från Göteborg.

Med avseende på kapacitet, trygghet, tillgänglighet och bättre flödesfördelning ser Västtrafik positivt på att fler än en plattformsförbindelse utreds. Placering av plattformsförbindelser kräver fortsatt dialog och noggrann analys av resenärflöden och gångstråk. Slutgiltig placering bör även ta hänsyn till hållplatslägen för regional- och lokalbussar samt flöden till stationsbyggnaden och resecentrum.

Eftersom tågtrafiken på sträckan kommer att öka ser Västtrafik behov av att säkerställa kapacitet för ersättningstrafik med buss när tågtrafiken stängs av, med fördel så nära perrongerna som möjligt.

Med nya järnvägen blir Borås centralstation en stor och viktig trafikutsättningspunkt för Västtågen och grundkravet är åtta uppställningsspår som är minst 250 meter långa. Dessa ska förses med tågvarmeposter. Spåren ska möjliggöra att städpersonal har tillträde till tågen, i plan eller via hiss, samt hårdgjord gångyta.

Busstrafikens kapacitet och förarutrymmen bör bibehållas under och efter byggnation, med fokus på god arbetsmiljö. Kollektivtrafik och gång- och cykeltrafik bör prioriteras och ledas säkert förbi byggområdet. Västtrafik önskar en tät dialog mellan alla parter, liknande den i västsvenska paketet och KomFram.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket noterar Västtrafiks synpunkter och ser fram emot en fortsatt god dialog inom ramen för samverkan kring bytespunkten (se närmare i avsnitt 2.4).*

Alternativ Röd uppfyller restidsmålet för delen inom Borås kommun och trafikering med tåg mellan den nya järnvägen och Herrljunga kommer vara möjligt.

Trafikverket planerar för omloppsnära uppställning för åtta fordon à 250 meter. Dialog om behov kring uppställningen pågår med Västtrafik.

Södra Älvsborgs räddningstjänstförbund

Södra Älvsborgs räddningstjänstförbund har inga synpunkter på handlingarna, men anser att en riskanalys för järnvägen behöver presenteras i det fortsatta arbetet.

Trafikverkets kommentar: *En riskanalys kommer att tas fram i det fortsatta arbetet.*

3.3.5 Berörda statliga myndigheter

Av de tillfrågade myndigheterna har Skogsstyrelsen, Strålsäkerhetsmyndigheten och Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI) inkommit med yttranden. Högskolan i Borås ingår inte i samrådsretsen men har också inkommit med yttrande.

Högskolan i Borås

Högskolan i Borås trycker på vikten av ett centralt stationsläge, vilket ger effektiv och hållbar pendling, stärkt samverkan och ett levande centrum.

Högskolan i Borås ser fram emot fortsatt samverkan med Trafikverket och önskar att involveras i frågor som rör stationsutformning, tillgänglighet och stadsintegrering.

Trafikverkets kommentar: *Borås Stad tar fram ett planprogram för området runt bytespunkten och centralstationen i Borås där frågor om tillgänglighet och stadsintegrering hanteras. Trafikverket samverkar med Borås Stad.*

Skogsstyrelsen

Skogsstyrelsen tar inte ställning till något av alternativen. Skogsstyrelsen anser att inventeringen för att belysa områdets naturvärden är viktig och att exploatering med direkt eller indirekt påverkan i första hand bör undvikas.

Blir ingrepp i värdefulla naturområden ändå aktuellt krävs åtgärder för att begränsa den negativa påverkan på naturmiljön. Skogsstyrelsen påtalar att även där skogen inte har några högre naturvärden innebär exploatering av skogsmark generellt en negativ påverkan på olika naturvårdskvaliteter som finns i den brukade skogen, samt att en ny järnväg innebär en barriäreffekt.

Trafikverkets kommentar: *Naturvärden beaktas och utreds i projektet och kommer att redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning i samråd 2. Se även Trafikverkets kommentar under Barriäreffekt i avsnitt 3.3.2.*

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten ser positivt på att tekniska och folkhälsorelaterade genomgångar av elektromagnetiska fält har genomförts, att myndigheternas rekommendationer diskuteras och efterföljs och att magnetfältssimuleringar har genomförts och utvärderats.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket noterar Strålsäkerhetsmyndighetens ståndpunkt.*

Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

SMHI anser att passager och sträckningar nära sjöar, vattendrag och våtmarker bör utformas omsorgsfullt för att inte påverka naturliga hydrologiska förhållanden. För konstruktioner vid vatten behövs pålitliga hydrologiska dimensioneringsunderlag för både dagens förhållanden och de som väntas råda under hela järnvägens livslängd.

SMHI betonar vikten av att bevara torvmarker eftersom de är en betydande källa till växthusgasutsläpp när de dräneras eller bryts ner, och förklarar deras viktiga roll i att fungera som en naturlig buffert mot extrema regn i ett förändrat klimat.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverkets ambition är att passager nära sjöar, vattendrag och våtmarker ska utformas så att järnvägen i så liten utsträckning som möjligt ska påverka naturliga hydrologiska förhållanden. Se även Trafikverkets kommentar under Våtmarker, sjöar och vattendrag i avsnitt 3.3.2.*

Projektet har undersökt torvmarker inom utredningskorridoren och utrett dessa i förhållande till projektets förutsättningar. Ambitionen har varit att undvika järnväg över torv eftersom det är både kostnadsdrivande och medför hög klimatpåverkan. Avvägningar mellan olika aspekter och att det inom utredningskorridoren finns många torvområden har dock lett till att spårlinjen inte helt kunnat undvika torvmark.

Övriga myndigheter

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

- Boverket
- Lantmäteriet
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Sveriges geologiska undersökning (SGU)

Följande myndigheter har yttrat sig men har inga synpunkter i detta skede:

- Elsäkerhetsverket
- Energimyndigheten
- Försvarsmakten
- Svenska kraftnät

3.3.6 Berörda statliga bolag

Jernhusen

Jernhusen anser att stationsprincip 1 bäst stärker stadens och järnvägens utveckling.

Jernhusen framhåller vikten av att naturliga flöden av människor till och från Borås centralstation utvecklas och stärks, eftersom verksamheter i stationsbyggnaden idag har ett svagt underlag för att kunna drivas på kommersiella grunder.

Jernhusen anser att plattformsförbindelsen måste studeras djupare för att stärka stationsbyggnadens fortlevnad och utveckling. Stationsbyggnaden bör vara det naturliga navet i stationsområdet.

Jernhusen anser att spårfunktioner vid sidan om huvudspåret skyndsamt ska avvecklas så att underlaget för järnvägen kan växa innan hela den nya järnvägen på sträckan Göteborg–Borås tas i trafik.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket noterar Jernhusens synpunkter och ser fram emot en fortsatt god dialog inom ramen för samverkan kring bytespunkten (se närmare i avsnitt 2.4).*

Avveckling av spår ingår inte i järnvägsplanen, se även Trafikverkets kommentar under Stadsutveckling i avsnitt 3.3.2. Synpunkten om skyndsamt avveckling noteras och beaktas för de delar där projektet samspelar med omgivande infrastruktur.

Vattenfall eldistribution

Vattenfall eldistribution påpekar att de har anläggningar i området och hänvisar till sina riktlinjer för ledningar i utredningskorridoren.

Trafikverkets kommentar: Påverkan på ledningar utreds i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen och dialog har förts med Vattenfall eldistribution. Ledningsägare kommer att bjudas in till möten för ledningssamordning.

3.3.7 Organisationer som kan bli berörda

Borås flygplatsförening

Flygplatsen är anlagd på Svinabäckens ursprungsområde som tillhör Viskans avrinningsområde och flygplatsföreningen har ett ansvar för den 230 meter långa kulvert som hanterar det samlade vattenflödet. I tillståndet enligt 11 kap. 17, 18, 21 §§ miljöbalken anges att inga förändringar av kvarvarande våtmark kan utföras med mindre än att föreningens ansvar avtalas bort. Därför påtalar föreningen att spårdragning på bank söder om flygplatsen är mycket olämpligt. Som alternativ föreslås en spårdragning i skärning på låg pelarbro på en höjdnivå av cirka 163 m ö.h. över Svinamaderna vid norra spetsen av Bolingen, vars vattenyta ligger på 159 m ö.h.

Borås flygplatsförening föreslår att spårlinjen placeras så långt söderut som möjligt vid passagen av flygfältet för att separera de båda anläggningarna så mycket som möjligt.

Borås flygplatsförening föreslår att järnvägen ska gå i skärning vid passagen av flygfältet så att bana och kontaktledning placeras så lågt som möjligt i förhållande till flygplatsen, där kontaktledningen inte är högre än landningsbanornas sydvästra del.

Borås flygplatsförening föreslår även att skyddstak anläggs över järnvägens sträckning i flygplatsens närhet, som ett säkerhetsmått för båda anläggningarna och för att begränsa risk för EMC-störningar.

Trafikverkets kommentar: Trafikverkets avsikt är att järnvägen inte ska förändra vattenflöden i de områden där den anläggs och bedömer att ingen påverkan kommer ske på befintlig kulvert.

Spårlinjen är placerad nära den södra kanten av utredningskorridoren. Med föreslagen spårlinje uppfyller Trafikverket Transportstyrelsens krav sett till hinderfrihet i närhet av flygplatser.

Trafikverket bedömer att EMC-störningar från järnvägen inte är ett problem och ett skriftligt yttrande till Borås flygplatsförening lämnades tidigare under 2025.

Borås Islamiska Center

Borås Islamiska Center önskar registreras som berörd part i kommande skeden. Föreningen bidrar till trygghet, samhällsnytta och etablering och har haft sin verksamhet i den aktuella lokalen i 20 år. Byggnadens höga kulturvärde anförs som ytterligare skäl.

Borås Islamiska Center efterfrågar löpande information, inkludering i kommande samråd samt involvering i frågor rörande tillgänglighet, ersättningslokaler och genomförande.

Borås Islamiska Center önskar en tydligare tidslinje för att kunna planera verksamheten, investeringar och ombyggnationer. Föreningen vill även se ett tydliggörande kring vilken framförhållning verksamheter normalt får vid inlösen och rivning, samt hur långt fram de kan planera för fortsatt verksamhet i byggnaden.

Borås Islamiska Center önskar att föreningens bidrag till social hållbarhet och samhällsnytta beaktas. Vidare efterfrågas samordning med Borås Stads arbete inom Nya Norrby.

Trafikverkets kommentar: *Borås Islamiska Center ingår i samrådsgruppen. Den planerade spårlinjen och dess föreslagna markanspråk kommer att redovisas och samrådas vid samråd 2. För information kring fortsatt verksamhet och övriga frågor hänvisas till fastighetsägaren Borås Stad.*

Lantbrukarnas riksförbund (LRF)

LRF ser positivt på att föreslagen spårlinje i möjligaste mån samförläggs med befintlig infrastruktur (väg 27/40). I Borås kommun berör banan relativt lite jordbruksmark men både för jord- och skogsmark är det viktigt att minimera intrånget. För LRF:s del är dialogen med markägarna och andra berörda en viktig aspekt.

Banan har varit aktuell under en längre tid och LRF har i olika skeden varit olika mycket aktiv. LRF deltar normalt som intressent i utredningar där Trafikverket inkluderar externa intressenter och ser fram emot en fortsatt god dialog.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar att LRF ser positivt på samlokalisering med väg 27/40.

Trafikverket jobbar för att minska påverkan genom att lägga stort fokus på att optimera anläggningen och hitta lösningar som, om möjligt, begränsar intrång i värdefulla miljöer.

Riddarebo vägförening ek. för. och arbetsgruppen för blivande Riddarebo Ryssnäs samfällighetsförening

Synpunktslämnaren påpekar att det för närvarande pågår en lantmäteriförrättning för bildande av gemensamhetsanläggningar och samfällighetsförening längs Kvarnsjövägen och vidare söderut mot Riddarebo och Seglora–Näs.

Vägförbindelserna söderut från Riddarebo går över gamla broar med begränsad bredd, dålig bärighet och låg trafiksäkerhet. Därför är det avgörande att den planerade järnvägsdragningen och utformningen av passagen inte försämrar tillgängligheten för boende, nyttotrafik, tunga transporter och samhällsviktiga funktioner i området som idag når Riddarebo via Ryssnäs.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar informationen om pågående lantmäteriförrättning. Vad gäller lokalisering och utformning av korsningspunkter kommer detta att redovisas till samråd 2. Se även Trafikverkets kommentar under Barriäreffekt i avsnitt 3.3.2.

Västergötlands ornitologiska förening (VgOF)

VgOF följer arbetet med stort intresse, särskilt eftersom järnvägen kommer att gå igenom tidigare oexploaterade områden söder om väg 40, där sammanhängande skogsmiljöer vid sjöarna hyser skogshöns och andra arter som är beroende av miljöerna.

VgOF önskar att Trafikverket jobbar offensivt med kompensationsåtgärder för oundvikliga förluster av biologisk mångfald. VgOF föreslår exempel på kompensationsåtgärder såsom att höja grundvattenytan i vissa skogsområden, att anlägga småvatten där det är lämpligt, och att skapa konstgjorda sandbrinkar nära öppen mark och sjöar eller våtmarker för att öka boplatser för backsvalar. VgOF påtalar att kompensationsåtgärder kräver noggranna inventeringar och ställer stora krav på markinlösen.

VgOF påpekar vikten av förebyggande insatser, noggrann kontroll och eventuell långvarig skötsel för att hindra spridning av invasiva arter. Tidigare infrastrukturprojekt i området har lett till betydande spridning av invasiva arter som lupin, kanadensiskt gullris, jättebalsamin och möjligen även parkslide till vägnätet och tidigare blomsterrika vägkanter.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar föreningens synpunkter och tar med sig dem i det fortsatta arbetet. För synpunkten om kompensationsåtgärder hänvisas till Trafikverkets kommentar i avsnitt 3.3.3.

3.3.8 Övriga

De kommunala bolagen Bostäder i Borås och Nätkraft Borås hänvisar till Borås Stads yttrande.

PEAB Bostad

PEAB Bostad äger en stor fastighet på regementsområdet och ser en risk i att den nya järnvägens markanspråk begränsar möjligheten att utveckla både pågående och kommande detaljplaner intill nuvarande järnväg. Markanspråket och riskavståndet måste minimeras för att möjliggöra en hållbar stadsutveckling.

PEAB Bostad uttrycker oro för ökade nivåer av buller, vibrationer och bländning från den nya järnvägen mot Regementsstaden, vilket kan påverka boendemiljön negativt. PEAB Bostad förutsätter att Trafikverket ansvarar för att bullerskydd och andra åtgärder tas fram i samråd med dem för att begränsa störningarna.

PEAB Bostad uttrycker även en oro över försämrad tillgänglighet för boende när järnvägsövergångar stängs. PEAB Bostad vill se alternativa lösningar för att tillgodose tillgängligheten för bland annat gång- och cykeltrafik. PEAB Bostad förutsätter att Trafikverket tar ansvar för kostnader, drift och underhåll av nya och förändrade gator som följer av den nya järnvägen.

Trafikverkets kommentar: Enligt lag (1995:1649) om byggande av järnväg ska ny järnväg placeras så att ändamålet uppnås med minsta intrång och olägenhet utan oskälig kostnad, samt med beaktande av övriga samhällsintressen. Hänsyn behöver även tas till flera olika intresseområden såsom naturmiljö, kulturmiljö, rekreationsvärden, markanvändning, barriärer, buller, naturresurser och kommunal och regional utveckling. De spårlinjealternativ som presenterades i samråd 1 utmärker inte spårlinjernas exakta sträckning och bredd, utan spårlinjen kommer att justeras inom den färgade linjen som illustreras på kartorna. Förslag till spårlinje med markanspråk redovisas i samråd 2.

Trafikverket ansvarar för att fastigheter inom antagen detaljplan skyddas mot buller som överskrider gällande riktvärden. För pågående detaljplaner som ännu inte antagits ska hänsyn tas till framtida trafikering på den nya järnvägen och därmed är det exploatören som ansvarar för att riktvärden inte överskrids, se mer under Trafikverkets svar under Korsningspunkter i avsnitt 3.3.2. Angående synpunkt om bländning hänvisas till Trafikverkets kommentar under Ljusföroreningar i avsnitt 3.3.9.

Angående synpunkt om försämrad tillgänglighet och nya passager, se Trafikverkets kommentar under Barriäreffekt i avsnitt 3.3.2. Kostnader för nya och förändrade gator i direkt anslutning till den nya järnvägen kan ingå i Trafikverkets uppdrag. Trafikverket står endast för drift och underhåll av statliga vägar.

Västsvenska handelskammaren

Västsvenska handelskammaren välkomnar att arbetet med järnvägsplanen för Borås fortskrider och uppger att alternativ Röd och Grön framstår som rimliga val genom sin lägre investeringskostnad och samlade bedömda påverkan.

Handelskammaren betonar vikten av att projektet nu kan tas vidare skyndsamt. En kapacitetsstark järnvägsförbindelse mellan Göteborg och Borås är avgörande för hållbart resande, arbetsmarknadsintegration och regionens långsiktiga utvecklingskraft.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Västsvenska handelskammarens ståndpunkter.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet och önskar så långt som möjligt behålla dessa i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flytt. Vid flytt av ledningar påtalas att kostnadsfördelning mellan Trafikverket och ledningsägaren ska ske enligt gällande avtal och lagar.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när ledningssamordning påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya och befintliga ledningar.

***Trafikverkets kommentar:** Påverkan på ledningar utreds i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen och ledningsägare kommer att bjudas in till möten för ledningssamordning.*

3.3.9 Allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Under samrådstiden för samråd 1 hösten 2025 inkom drygt 70 yttranden från enskilda som kan bli särskilt berörda och allmänheten. Utöver dessa samlades många synpunkter in vid samrådsmötet. I följande avsnitt sammanfattas synpunkterna uppdelat per ämnesområde.

Alternativa lösningar och lokaliseringar

Många synpunktslämnare förordar att järnvägen dras norr om Viareds industriområde längs väg 27/40 i stället för söder om Viared eftersom det skulle minska påverkan för både boende, tillfälliga besökare, natur- och kulturmiljö och djurliv. Det finns även de som hellre ser en utbyggnad av Kust till kust-banan än att ny järnväg byggs, eller att väg 27/40 byggs ut för att öka busstrafiken.

Stationslägen föreslås i Viared och i Bollebygds kommun för att få ett större resandeunderlag för järnvägen. I stället för att tågen ska trafikera Borås centralstation föreslås även stationslägen söder om Göta eller i Osdal, vilket skulle möjliggöra en fortsättning av järnvägen mot Jönköping och Stockholm.

En synpunktslämnare anser att den nya järnvägen borde placeras närmare Segloravägen när den passerar söder om Viared.

En synpunktslämnare anser att slopandet av projektet Nya stambanor borde leda till en omprövning av vilken korridor som förordas.

Trafikverkets kommentar: En lokaliseringsutredning för hela sträckan mellan Göteborg och Borås togs fram under åren 2019–2022. I lokaliseringsutredningen identifieras, beskrivs och utvärderas alternativa korridorer för den framtida järnvägen. Utredningen utmynnade i ett förslag till korridor för den fortsatta planläggningen. Denna korridor passerar söder om Viared. Motiv till bortval av andra alternativ beskrivs i lokaliseringsutredningen som finns tillgänglig på Trafikverkets webbsida.

Det är inte möjligt att bygga ut Kust till kust-banan till 250 km/tim eftersom den är för kurvig, vilket innebär att den inte skulle uppfylla delen av projektets ändamål om väsentligt kortare restider. Den går heller inte via Landvetters flygplats eller Mölndal, och att öka tillgängligheten till flygplatsen är en del av projektets ändamål. Kust till kust-banan kommer att finnas kvar för både gods- och persontrafik när den nya järnvägen är klar.

Dagens bil- och busspendling skapar trängsel både på trafikleder och i tätorterna och det är svårt att hantera fler bussar inne i centrala Göteborg.

En del av ändamålet för ny järnväg mellan Göteborg och Borås är att ge väsentligt kortare restider med tåg mellan Göteborg och Borås. Varje station som läggs till adderar tid till den totala restiden, eftersom det blir fler stopp för tågen. För att det ska vara aktuellt med en station måste därmed resandeunderlaget vid stationen vara så stort att det motiverar tillägget av restid och den tillkommande kostnaden. Med det resandeunderlag som finns i dag är det inte motiverat att lägga till fler stationer. Järnvägen ska dock planeras för att inte omöjliggöra ett framtida stationsläge vid Bollebygd och Landvetter södra.

Stationslägen utanför centrala Borås utreddes i lokaliseringsutredningen och Trafikverket beslutade därefter att gå vidare med ett centralt stationsläge. Järnvägen utformas dock för att kunna vara en del av en framtida sträckning österut mot Jönköping och Stockholm.

I korridoren söder om Viared utgör Borås flygplats en begränsande faktor där flygplatsområdet sträcker sig in i utredningskorridoren och inflygningsvägen skär tvärs igenom. Järnvägen har därför placerats så långt söderut som möjligt för att minska påverkan på flygplatsens verksamhet. Längre västerut är industriområdets utbredning en faktor som försvårar en mer nordlig placering. För att minska påverkan på gällande detaljplaner i Viared har en avvägning gjorts att begränsa intrånget till området söder om Stormgatan. Detta sammantaget gör att spårlinjealternativen hamnar längre söderut i korridoren.

Efter att projektet Nya stambanor avbrutits justerades ändamål och projektmål för ny järnväg Göteborg–Borås, och flera krav sänktes eller togs bort helt. Trafikverket gjorde därefter en ny bedömning av alternativen i lokaliseringstuderingen enligt de nya förutsättningarna. Resultatet blev att de nya förutsättningarna inte föranledde någon förändring av korridorernas utbredning, föreslagna anläggningstyper eller lokaliseringalternativens rangordning.

Barriäreffekt

Synpunkter som rör barriäreffekter kan delas upp i tre delar: påverkan på djurliv, trafik respektive rekreation och friluftsliv.

För djurliv påpekas att den nya järnvägen fragmenterar livsmiljöer och påverkar befintliga viltkorridorer, vilket påverkar den biologiska mångfalden. Föreslagna viltpassager behöver tydligt redovisas eftersom bevarandet av ekologiska funktioner enligt miljöbalkens (1998:808) tredje kapitel annars inte uppfylls.

För trafik uttrycks oro över försämrad framkomlighet för räddnings-, nytto- och allmän fordonstrafik samt sämre tillgänglighet till kollektivtrafik.

För rekreation och friluftsliv uttrycks oro över försämrad tillgänglighet och påverkan på stigar, vandringsleder och lågtrafikerade vägar.

Trafikverkets kommentar: *Vid planläggning av ny järnväg ingår att upprätthålla tillgänglighet och begränsa den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas medföra, se Trafikverkets kommentar under Barriäreffekt i avsnitt 3.3.2.*

Boendemiljö och livskvalitet

Flera synpunkter handlar om påverkan för de som bor i eller i närheten av utredningskorridoren. Det kan handla om försämringar avseende buller och vibrationer, ljus, upplevd trygghet, stress och hälsa eller att järnvägen blir en visuell störning. Många uttrycker oro för att den nya järnvägen kommer ge minskad livskvalitet för närboende.

En synpunktslämnare uttrycker oro för att bli borttvingad från sitt hem.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har förståelse för den oro som uttrycks kring påverkan för boende i och i närheten av utredningskorridoren. Det finns en stor medvetenhet om att järnvägen kommer att förändra människors vardag och livsmiljö. Trafikverket lägger stort fokus på att optimera anläggningen och hitta lösningar som begränsar påverkan. Där störningar inte kan undvikas ska skyddsåtgärder utredas, både för att minska påverkan för boende och allmänhet och begränsa intrånget i landskapet och dess värden.

Länsstyrelsen ska godkänna järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning, där eventuella skyddsåtgärder beskrivs.

Trafikverket kommer att ha en nära dialog med särskilt berörda fastighetsägare för att säkerställa att information och stöd ges i god tid före inlösen.

Buller och vibrationer

Många synpunkter handlar om buller och vibrationer i både bygg- och driftskedet som drabbar närboende och besökare negativt på många sätt: hälsoeffekter, försämrad livskvalitet, eventuell påverkan på byggnader. Även påverkan på djurliv tas upp.

Det finns också en oro för att Trafikverket inte tar hänsyn till buller från befintlig och planerad infrastruktur, både i utredningskorridoren och i form av en antagen ökad godstrafik på andra järnvägssträckor.

Flera efterfrågar mer detaljerat underlag för bullerberäkningar, exempelvis med beräkningar på fastighetsnivå. Det har också inkommit ett förslag på utformning av bron över väg 27 för att minska bullerspridningen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket förstår att det finns en oro kring framtida buller- och vibrationsnivåer. Vid samråd 1 är spårlinjen och anläggningens utformning inte bestämda varför bullerberäkningarna endast visar förutsättningarna i området, det vill säga dagens bullernivåer. I det fortsatta arbetet med järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning utreds både buller och vibrationer till följd av den nya järnvägen. Resultatet av detta arbete kommer att redovisas i samråd 2. Då kommer bullernivåer redovisas per fastighet samt förslag till bullerskyddsåtgärder.

En bostad som ligger inom utredningsområdet och som får nivåer över gällande riktvärden kommer att utredas för skyddsåtgärder. Även andra byggnader, lokaler och utpekade områden, till exempel friluft- eller rekreationsområden, utreds med utgångspunkt i Trafikverkets riktvärden. Vid utredning av åtgärder tas hänsyn till all statlig infrastruktur inom utredningsområdet, såsom befintliga järnvägar och vägar.

Om riktvärdena överskrids längs andra järnvägar kring Borås, till exempel på grund av ökad järnvägstrafik, hanteras det i andra projekt, till exempel Trafikverkets nationella program för bulleråtgärder längs väg och järnväg.

På Trafikverkets webbsida för Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke finns mer information om hur Trafikverket arbetar med buller och störningar.

Dialog

Flera synpunktslämnare önskar löpande dialog med Trafikverket i frågor som påverkan under byggtid, fastighetsinlösen och skyddsåtgärder. Vissa påtalar att de inte blivit kontaktade av Trafikverket.

Boende i Eningsnäs uttryckte under det fysiska samrådsmötet en vilja att bli inbjudna till det fysiska samrådsmötet för delsträckan Bollebygd eftersom de ansåg att de påverkas av den sträckan.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverkets process för att ta fram järnvägsplanen pågår under flera år. Under tiden järnvägsplanen tas fram hålls samråd och Trafikverket planerar två större samrådstillfällen. Vid samråd 1 presenterades alternativa spårlinjer inom korridoren och alla som har bedömts bli påverkade har fått ett informationsblad om samrådet. Till samråd 2 kommer förslag till spårlinje med markanspråk samt miljökonsekvenser och skyddsåtgärder att redovisas. De fastighetsägare som blir direkt berörda av den nya järnvägen kommer att kontaktas av Trafikverkets markförhandlare. Vid frågor går det bra att när som helst kontakta Trafikverket, till exempel via kontaktformulär på webben.*

Trafikverket noterar önskan från boende i Eningsnäs och har förmedlat den till det angränsande projektet.

Ekonomisk kompensation och fastighetsinlösen

Flera synpunktslämnare uttrycker oro över att fastigheter nära den nya järnvägen kommer att behöva lösas in. Enstaka undrar hur det går till om deras skogsfastighet behöver styckas upp.

Många synpunktslämnare är oroliga för att deras fastigheter kommer sjunka i värde eller att de kan bli svårsålda. Många anser att de som påverkas av den nya järnvägen men inte får sin fastighet inlöst bör kompenseras ekonomiskt på annat sätt.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket förstår den oro som finns kring påverkan på fastigheter i området. Trafikverkets markförhandlare hanterar frågor som rör fastigheter och ersättningar i samband med projektet och de kan informera om rättigheter för de som berörs. Information finns även på Trafikverkets webbsida för Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke och i den digitala broschyren Väg eller järnväg på min mark – hur får jag ersättning?*

Ersättningar regleras i normalfallet efter att järnvägsplanen vunnit laga kraft. I nuläget vet Trafikverket inte exakt hur enskilda fastigheter kommer att påverkas och det går inte att avgöra om det uppkommit skada som enligt gällande lagstiftning berättigar till ersättning.

Ersättningsvägar och korsningspunkter

Flera synpunkter rör önskemål om ersättningsvägar till Tränningstorp och utformning av dessa, både för biltrafik och för gång- och cykeltrafik.

Synpunkter om korsningspunkter handlar om att det måste vara möjligt att passera över eller under ny järnväg. Det behövs för att möjliggöra fortsatt rekreation och friluftsliv och säkerställa framkomlighet och trafiksäkerhet för fordonstrafik, inklusive gång- och cykeltrafik, räddningstjänst och nyttotrafik. I underlaget till samråd 1 saknas sådana passager.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket noterar synpunkterna och förslag på ersättningsvägar och korsningspunkter och tar med sig dem i det fortsatta arbetet.*

Vid planläggning av ny järnväg ingår att upprätthålla tillgänglighet och begränsa den barriäreffekt som anläggningen kan förväntas medföra. Föreslagna lokaliseringar och utformningar av korsningspunkter kommer att presenteras vid samråd 2. Se vidare Trafikverkets kommentar under Barriäreffekt i avsnitt 3.3.2.

Grundvatten och geoteknik

Ett antal synpunktslämnare uttrycker oro för sina brunnar och anser att järnvägsbygget innebär en oacceptabel risk för försämrad vattenkvalitet. Trafikverket uppmärksammas på att tidigare sprängningar i Viareds industriområde och vid vägbyggen i närheten visat tydlig negativ påverkan på vattenkvaliteten i privata brunnar söder om Viared.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket noterar synpunkterna och tar med sig dem i det fortsatta arbetet. Påverkan på grundvatten kommer att utredas, bland annat kommer alla brunnar som riskerar påverkan att inventeras och vattenkvalitetsprover tas.*

Klimatpåverkan

Flera synpunktslämnare uttrycker oro över att projektet påverkar klimatet negativt i både bygg- och driftskede. Det handlar om utsläpp från maskiner och betongkonstruktioner, från påverkan på torvmarker och att tillgängligheten till Landvetters flygplats kommer leda till att fler flyger.

En synpunktslämnare anser att projektet fokuserar på restidvinster och snabba förbindelser i stället för att vara en åtgärd som gynnar klimatet.

En synpunktslämnare anser att projektet är onödigt eftersom både väg- och flygtrafik antas ha nollutsläpp av växthusgaser år 2040.

Trafikverkets kommentar: *När Trafikverket bygger nya anläggningar ger det klimatutsläpp, inte minst på grund av användningen av stål och betong. Trafikverket jobbar dock med att minska utsläppen från anläggandet och har som långsiktigt mål att infrastrukturen ska vara klimatneutral senast 2040. Det är ett bidrag till att uppnå målet i klimatlagen att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser.*

Arbetet för att minska anläggningens klimatpåverkan bedrivs genom att till exempel minska mängden material och energi som används, använda material med lägre utsläppsfaktor, använda förnybar energi och återanvända material. Under arbetets gång används Trafikverkets verktyg Klimatkalkyl för att identifiera stora utsläppsposter och beräkna klimat- och energieffektiviseringsåtgärder.

Trafikverket delar inte bilden av att fokus skulle ligga mer på restidsvinster än klimatnytta. Järnvägen möjliggör hållbara resor och transporter av gods. Dels genom att personer kan resa mycket mer energieffektivt och klimatneutralt med den nya järnvägen jämfört med att resa på väg, dels genom att kapacitet frigörs i det befintliga järnvägssystemet för energieffektiva och klimatneutrala transporter av gods.

Dagens bil- och busspendling skapar trängsel både på trafikleder och i tätorterna. Transporter på järnväg är också mycket mer energieffektiva än väg- och lufttransporter, oavsett drivmedel för de sistnämnda. Utsläpp av växthusgaser vid byggande av järnväg är ansevärd, men i ett långt perspektiv finns stora fördelar med överflyttning av resor från väg och luft till järnväg. I sammanhanget ska det även påpekas att just restidsvinster är en grundläggande förutsättning för att överflyttningen ska ske.

Kostnad och samhällsekonomisk nytta

Många synpunktslämnare uttrycker oro och tvivel över projektets beräknade kostnad, att det är för dyrt och att budgeten inte kommer att hålla.

I många synpunkter ifrågasätts projektets samhällsekonomiska nytta. Det uttrycks tvivel kring att resandeunderlaget är tillräckligt stort, att både valda och bortvalda stationslägen leder till lägre samhällsekonomisk nytta och att biljettpriserna kommer att bli för höga. Ett antal synpunkter handlar om att annan infrastruktur bör prioriteras högre, både upprustning av väg 27/40 och järnvägsprojekt i andra delar av Sverige nämns. Flera ifrågasätter hur den samhällsekonomiska nyttan beräknats, exempelvis om parametrar som livscykelkostnader, förändrade resmönster och teknisk utveckling ingår.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket jobbar med kalkyler och kostnadsstyrning under planering, projektering och genomförande av projekt.*

Det är många aspekter som vägs in i bedömningen av samhällsekonomisk nytta. Vissa går att beräkna såsom restider, transportkostnader, investerings- och underhållskostnader och trafiksäkerhet som alla ingår i projektets samlade effektbedömning (SEB).

I en SEB beskrivs vilka effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärds paket skulle få om den genomförs. Bedömningen omfattar tre analyser som belyser effekterna ur olika synvinklar med hjälp av olika metoder. Analyserna bygger på antaganden kring framtiden och det finns relativt stora osäkerheter, men eftersom alla analyser görs på liknande sätt för alla Trafikverksprojekt så är de jämförbara med varandra.

En SEB kommer inte fram till om en åtgärd ska genomföras eller inte, men utgör ett stöd i det politiska beslutsfattandet, där Trafikverket har fått i uppdrag av regeringen att planera och bygga en ny järnväg mellan Göteborg och Borås för att förbättra arbetspendlingen och kopplingen till Landvetters flygplats.

Det finns också andra nyttor som inte kan värderas och beräknas på samma sätt, och dit hör till exempel regional utveckling längs stråket, lokal utveckling i anslutning till sträckningens stationer inklusive Landvetters flygplats och minskad trängsel. De regionala parternas medfinansiering är ett uttryck för den nytta som dessa parter anser att ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke medför.

Kumulativa effekter av närliggande projekt

Flera synpunktslämnare uttrycker oro för att boende i Funningen påverkas exceptionellt mycket av både ny järnväg, en planerad torrhamn i närområdet, väg 27, Viskadalsbanan, skjutfältet på Bråt och Borås flygplats.

Trafikverkets kommentar: *Utgångspunkten är att Trafikverket bedömer konsekvenserna av den järnvägsanläggning som regleras i järnvägsplanen. I järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning kommer dock även kumulativa miljöeffekter som uppstår i samspel med omkringliggande projekt och annan statlig infrastruktur att redovisas översiktligt.*

Landskapskaraktär

Ett fåtal synpunkter handlar om att järnvägen påverkar höga visuella och naturmässiga värden vid Hälasjön. Den integrerade landskapskaraktärsanalysen anses därför inte ha beaktats vid val av spårlinjealternativ.

På grund av intrång vid Funningen anses alternativ Röd strida mot 3 kap. 6 § miljöbalken om allvarlig påverkan på landskapsbilden. Valet av alternativ Röd anses även strida mot miljöbalkens lokaliseringsprincip.

Trafikverkets kommentar: Ett större avstånd till Hälasjön har undersökts, men placeringen av spårlinjen är vald med hänsyn till flera andra parametrar såsom tekniska krav, flygplatsens läge och torvområden. Järnvägen kan komma att bli framträdande i landskapet men den bryter inga siktlinjer och bakgrunden kommer att utgöras av tät skog, precis som idag.

När Trafikverket i lokaliseringstudien valde korridoren sydöst om Borås var påverkan på landskapsbilden en av parametrarna. Inför val av spårlinjealternativ har en fördjupning i form av en integrerad landskapskaraktärsanalys tagits fram som ytterligare underlag. Landskapsbilden har därefter beaktats vid val av spårlinje, tillsammans med en mängd andra parametrar. Se vidare Trafikverkets kommentar under Val av spårlinje i avsnitt 3.3.1.

Vad gäller miljöbalkens lokaliseringsprincip, se Trafikverkets kommentar under Val av spårlinje i avsnitt 3.3.9.

Ljuskontaminerade områden

En synpunktslämnare har uttryckt oro för ljuskontaminerade områden från tågans framlyktor.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket hanterar ljuskontaminerade områden genom att kartlägga nuläget och jämföra detta med utbyggnadsalternativet. Analysen kommer att utgöra en del av miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljö- och hälsopåverkan

En synpunktslämnare anser att den modesta klimat- och samhällsnyttan måste vägas mot den påverkan på hälsa och miljö som den nya järnvägen innebär.

En synpunktslämnaren ifrågasätter varför Trafikverket inte redovisar hur den nya järnvägen bidrar till att EU:s Zero Pollution Action Plan uppfylls.

Trafikverkets kommentar: Regeringen prövar projektets tillåtlighet enligt 17 kap. 3 § i miljöbalken (1998:808). Prövningen undersöker om projektet kan genomföras i enlighet med miljöbalkens regler och tar hänsyn till bland annat skyddsåtgärder för att minska hälso- och miljöpåverkan. I järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning som redovisas i samråd 2 presenteras föreslagna skyddsåtgärder.

EU:s Zero Pollution Action Plan är en del av den europeiska gröna given och består av ett antal mål kopplade till utsläpp. De har inte direkt legat till grund för projektmålen men de överensstämmer till stor del med de svenska transportpolitiska målen och FN:s globala mål för hållbar utveckling. Dessa ingår i projektmålen och finns beskrivna i samrådsmaterialet.

Naturmiljö och skyddsvärda arter

Flera synpunktslämnare tar upp den negativa påverkan som den nya järnvägen har på naturen och de arter som finns i utredningskorridoren. Många ifrågasätter att vissa arter inte påträffats och anser att inventeringarna inte är korrekt genomförda. Oro uttrycks för skyddsvärda arter. En synpunkt handlar om att flera arter i området ingår i EU:s art- och fågeldirektiv.

Några synpunkter efterfrågar kompensationsåtgärder för de negativa effekter som järnvägen innebär för vattenmiljöer, våtmarker, viltstråk och fragmentering av sammanhängande skogsområden. Skillnaden mellan alternativ Röd och Blå lyfts, där en tunnel anses ha mindre påverkan på naturmiljön än om järnvägen hamnar i marknivå.

En synpunkt handlar om att träd och buskar bör lämnas kvar nära järnvägen för visuellt skydd och bullerdämpning.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket bygger kontinuerligt upp sin kunskapsbas genom till exempel naturvärdesinventeringar och samråd. Kunskapen som har samlats in hjälper Trafikverket att begränsa påverkan vid utformningen av järnvägen. Trafikverket anser att det nuvarande underlaget för bedömning av projektets påverkan på naturvärden, inklusive naturvärdesinventeringar och artskyddsbedömningar, är utformat i enlighet med gällande riktlinjer samt de krav som följer av projektets skede. För att säkerställa en fullständig och detaljerad bedömning kommer ytterligare kompletterande naturvärdesinventeringar att genomföras i det fortsatta arbetet.*

De kompletterande underlagen kommer att införlivas i den fortsatta miljöbedömningen och redovisas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen ska godkänna järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning, där eventuella åtgärder för naturskydd beskrivs.

För synpunkter om kompensationsåtgärder hänvisas till Trafikverkets kommentar i avsnitt 3.3.3.

Trafikverket noterar önskemålet om bevarad grönska längs den nya järnvägen. Den nya järnvägen kommer dock behöva trädsäckras 20 meter på vardera sida av järnvägen för att minska störningar och skador från träd som annars riskerar att falla över spår eller kontaktledning.

Pendling, resmönster och regional tillgänglighet

Flera synpunkter handlar om pendling. Borås Stad blir inte mer attraktiv av snabbare pendling, det blir krångligare att åka tåg än buss, de få stationerna längs sträckan gör att många boende i stråket inte kan ta del av förbättringen och de som drabbas av utbyggnaden får inte bättre möjlighet att pendla.

En synpunktslämnare anser att bibanan till Mölnlycke bör byggas så tidigt som möjligt för att skapa bättre pendlingsmöjligheter för fler personer.

Trafikverkets kommentar: *Stråket Göteborg–Borås är redan idag ett av de största pendlingsstråken i Sverige. Den nya järnvägen ger kortare restid och kopplar ihop fler stora målpunkter i stråket såsom Mölndal och Landvetters flygplats, vilket kommer göra att ännu fler har möjlighet att åka kollektivt och därmed öka attraktiviteten för att bo och arbeta i stråket.*

Busstrafiken Göteborg–Borås består till största delen av direktbussar med färre stopp än vad ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke erbjuder. Den nya järnvägen minskar dessutom restiden betydligt mellan Göteborg och Borås trots fler hållplatser, och kommer därmed ge mer attraktiva resor för alla som bor i närområdet.

Planering av utbyggnadsordning för ny järnväg Göteborg-Borås och bibana Mölnlycke pågår. Bibanan kan dock inte tas i bruk innan berörda delar av huvudbanan är klar, eftersom dessa ska kopplas ihop söder om Mölnlycke.

Påverkan under byggtiden

Ett antal synpunkter handlar om generell negativ påverkan under byggtiden.

En synpunktslämnare ifrågasätter att miljöer med högt bevarandevärde och värdefulla naturmiljöer kommer att beaktas under byggtiden.

En synpunktslämnare påtalar att deras samfällighet inte har fått någon information och undrar om deras väg kommer att användas för tung trafik under byggtiden.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket är medvetet om att byggnationen kommer att beröra många människor som bor, arbetar och rör sig i området. När byggskedet planeras är ambitionen att i så stor utsträckning som möjligt minska olägenheterna.

Miljöer med högt bevarandevärde och värdefulla naturmiljöer beaktas även i byggskedet. I järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning kommer de skyddsåtgärder och kompensationsåtgärder redovisas som ska begränsa påverkan och säkerställa att dessa miljöer hanteras enligt gällande lagar. Åtgärderna omfattar både skyddsåtgärder och uppföljning av dessa under byggtiden, för att säkerställa att miljöer med högt bevarandevärde och värdefulla miljöer inte skadas.

Samtliga samfälligheter, gemensamhetsanläggningar och fastighetsägare som bedöms bli påverkade har blivit inbjudna till samråd 1. Vilka befintliga vägar som kommer användas under byggtiden och av vilka typer av fordon utreds i det fortsatta arbetet och kommer att redovisas i samråd 2.

Rekreation och friluftsliv

Många synpunkter handlar om att järnvägen påverkar både möjligheterna till och upplevelsen av rekreation och friluftsliv i och i närheten av utredningskorridoren. Det handlar om ökat buller, barriäreffekt när stigar och vägar skärs av, påverkan på vattenkvalitet vid badplatser, möjlighet att sjösätta båtar och minskad möjlighet till naturturism. Specifika platser som tas upp är Hälasjön, Gasslången, Rysshagen och Ryssnässlingen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket är medvetet om att tillgängligheten och upplevelsen av rekreation och friluftsliv kommer att påverkas, både i och i anslutning till utredningskorridoren. Rekreativvärden i och i närheten av utredningskorridoren utreds i det fortsatta arbetet och ligger till grund för de åtgärder som kommer presenteras i samråd 2. Inkomna synpunkter är ett bra underlag vid inventering av stigar, leder, vägar och andra lokala rörelsemönster som påverkas av den nya järnvägen. Se vidare Trafikverkets kommentar under Barriäreffekt i avsnitt 3.3.2.

Risk och säkerhet

En synpunktslämnare påtalar att barnkonventionen kräver att barnets bästa ska vara vägledande i alla beslut som rör barn och lyfter frågan om säkerhet för de barn som bor nära järnvägen.

Trafikverkets kommentar: I arbetet med järnvägsplanen tas en social konsekvensanalys fram vari barnperspektivet ges stor vikt. Resultatet av den kommer att redovisas i samråd 2.

Vid behov kommer järnvägen omgärdas av en fysisk barriär (stängsel) för att hindra människor från att beträda spårområdet.

Samrådets fysiska möte och samrådsportalen

Flera synpunktslämnare är kritiska till upplägget och utförandet av det fysiska samrådsmöte som hölls i Borås och anser att formen för samrådsmötet hade flera brister. Trafikverkets representanter höll en presentation under vilken frågor inte var tillåtna, där fackspråk användes utan tillräckliga förklaringar eller illustrationer. Vissa frågor som ställdes i stor grupp hänvisades till stationer med mindre grupper vilket omöjliggjorde diskussion med alla deltagare, och inga mötesanteckningar togs vid stationerna. Ett antal önskade att mötet skulle letts av en moderator och några hade uppfattat att lokala politiker skulle närvara.

Flera synpunktslämnare ifrågasätter samrådsmötet som ett demokratiskt sätt att bemöta berörda parter. En synpunktslämnare anser att samrådet strider mot 6 kap. 4–7 §§ miljöbalken samt 5–6 §§ förvaltningslagen.

En synpunktslämnare anser att det fanns för stora begränsningar i den digitala samrådsportalen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket beklagar att samrådsmötet inte mötte allas förväntningar. För att ge alla besökare möjlighet att få svar på sina frågor valdes ett upplägg där enskilda frågor besvarades av våra specialister efter presentationen från scenen. Ett 20-tal från Trafikverket och några representanter från Borås Stad fanns på plats vid olika stationer i lokalen för att svara på frågor. Tidigare erfarenheter visar att det endast är ett fåtal personer som ställer frågor vid en öppen frågestund från scenen och att många frågor då inte hinner lyftas. Trafikverket noterade synpunkter som kom in under samrådsmötet. Politiker fick själva välja att medverka.

6 kap. 4–7 §§ miljöbalken avser samråd inför beslut om huruvida projektet innebär betydande miljöpåverkan. I planläggningsprocessen har ett samrådsunderlag för hela sträckan Göteborg–Borås tagits fram, daterat den 25 juni 2020. Baserat på detta har länsstyrelsen den 27 juli 2020 beslutat om att projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Beslutet innebär att en miljökonsekvensbeskrivning som redogör för järnvägens påverkan, effekter och konsekvenser kommer att tas fram.

Utredningskorridoren är ett utpekad riksintresse för kommunikation enligt 3 och 4 kap. miljöbalken. Ett riksintresse ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten av anläggningen. Detta inkluderar sådana enskilda intressen som avses i 5 § förvaltningslagen. Trafikverket anser att projektet inte strider mot 6 § förvaltningslagen, se Trafikverkets kommentar under Dialog i avsnitt 3.3.2.

Samrådsmaterialet

Flera synpunkter handlar om att samrådsmaterialet var ofullständigt, för odetaljerat eller att material för andra delsträckor i projektet saknades.

Trafikverkets kommentar: *Vid samråd 1 redovisades de förutsättningar som finns inom utredningskorridoren, de möjliga alternativ som har utretts och bedömts samt vilket alternativ som bäst bedöms uppfylla projektets ändamål och projektmål. Det var en nulägesbild av hur långt projektet kommit vid den tidpunkten. Vid samråd 2 kommer utformning av järnvägsanläggningen, omgivningspåverkan, skyddsåtgärder, tillfälliga ytor, permanent markanspråk och en fullständig miljökonsekvensbeskrivning att presenteras.*

Sträckan mellan Göteborg och Borås är uppdelad i flera järnvägsplaner. Samrådet handlade bara om järnvägsplan för Borås. Information om andra delsträckor inom Göteborg-Borås och när de har samråd kan hittas på Trafikverkets webbsida för Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke.

Stationsutformning

En synpunktslämnare anser att utformningen av Borås centralstation innebär en negativ påverkan på kulturvärden genom att Gjutaren 11 behöver rivras och att plattformarna därför borde göras smalare. Synpunktslämnaren vill även att projektet hyser större respekt för kulturhistoriskt värdefulla miljöer.

En synpunktslämnare förespråkar fler anslutningar till perrongerna för att sprida ut folkströmmar.

En synpunktslämnare anser att en plattformsförbindelse på bro borde ersättas med en tunnel, eftersom en plattformsförbindelse försämrar utsikten vid stationen. En tunnel är även funktionellt bättre än en gångbro på grund av mindre förflyttning i höjddled och färre arkitektoniskt känsliga ingrepp. Tunneln kan placeras närmare plattformarnas mitt och stationshuset, vilket skulle vara fördelaktigt ur ett trygghetsperspektiv.

En synpunktslämnare påpekar att plattformarnas norra ändar borde länkas samman av en tunnel eftersom det skulle gynna resenärer som kommer norrifrån. Den norra anslutningen till plattform 2 bör utformas som en ramp för att kunna användas av underhållsfordon.

En synpunktslämnare anser att utan en drastisk förändring av busstorget kommer placeringen av gångbron att resultera i att många genar över det trafikerade torget. Synpunktslämnaren föreslår att gångbron placeras närmare Krokshallsberget.

Trafikverkets kommentar: För att stationen ska kunna hantera den utökade mängden tåg krävs en utbyggnad med två nya plattformar. Hela stationen behöver även uppfylla gällande krav, vilket innebär att plattformarna kommer bli bredare än idag. Stationshuset är skyddat som enskilt byggnadsminne och en utgångspunkt har varit att det ska bevaras, därför planeras breddningen av stationsområdet mot Norrby och Gjutaren 11.

Placeringen av plattformsförbindelse har utretts utifrån flera aspekter. En underjordisk förbindelse är mycket mer kostnadsdrivande och skulle bland annat innebära risk för påverkan på grundvattnet, vilket hade behövt hanteras både i bygg- och driftskede. För resenärer som kommer norrifrån kan Magasinsgatan användas för att nå de plattformar där tåg till och från Göteborg stannar.

I det fortsatta arbetet kommer en dialog om plattformsförbindelsens placering och utformning avseende både resenärersflöden, säkerhet och underhållsarbete att föras med berörda parter (se närmare i avsnitt 2.4).

Se även Trafikverkets kommentarer om stationsutformning och plattformsförbindelser under Plattformförbindelse respektive Stationsutformning i avsnitt 3.3.2, under Västtrafik i avsnitt 3.3.4 samt under Jernhusen i avsnitt 3.3.6.

Trafikering av den nya järnvägen

En synpunktslämnare anser att järnvägen bör planeras för att möjliggöra godstrafik med hänsyn till militära behov.

En synpunktslämnare påpekar att samrådshandlingen inte tar upp möjligheten till omledning via den nya järnvägen, i händelse av akuta eller planerade tågstopp på andra banor.

Trafikverkets kommentar: Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke dimensioneras inte för godstrafik av flera anledningar. Dels präglas järnvägsnätet idag av stora hastighetsskillnader mellan tågen, vilket ökar störningskänsligheten i systemet. Genom att separera snabba och långsamma tåg på olika spår kan kapaciteten öka. För att maximera nyttan byggs den nya järnvägen för snabb persontrafik och inte för godståg.

Dessutom präglas sträckan av stora höjdskillnader, särskilt mellan Mölndal och Härryda, vilket innebär att fler och längre tunnlar skulle krävas för anpassning till godståg. Även stationen vid Landvetter flygplats, som planeras i tunnel, innebär ökade säkerhetsrisker och stora kostnader om godstrafik tillåts, eftersom det med godstrafik kan förekomma farligt gods.

Därför förutsätts att godståg även fortsättningsvis trafikerar Kust till kust-banan och att den nya järnvägen inte anpassas för godstrafik.

Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke kommer att kunna användas för omledning av persontåg från andra banor.

Val av spårlinje

För delområdet Väster om Viared förordar flera synpunktslämnare alternativ Grön. Alternativet påverkar minst antal fastigheter, och samförläggningen med väg 27/40 ger minst total bullerpåverkan och minskar barriäreffekt för natur och människor.

För delområdet Öster om Viared rekommenderar flera synpunktslämnare alternativ Blå av flera anledningar. Det ligger längre från bebyggelsen vid Funningen och minskar därmed störningar för närboende.

Tunnelalternativet tar bort en stor del av barriäreffekten. Alternativet möjliggör också bibehållen hög hastighet, vilket ger kortare restider och högre attraktivitet för resenärerna. Vidare anser flera att den högre kostnaden för alternativ Blå är motiverad för att minska påverkan från ny järnväg.

Ett fåtal synpunktslämnare anser att alternativ Röd strider mot lokaliseringsprincipen i 2 kap. 6 § miljöbalken, som anger att verksamheter som tar ett mark- eller vattenområde i anspråk ska placeras där intrång och olägenhet för människors hälsa och miljö minimeras. Alternativ Röd innebär stort intrång och stora olägenheter för närboende och synpunktslämnarna önskar se en redovisning av hur lokaliseringsprincipen tillämpats.

Inga synpunkter har inkommit där alternativ Lila förordas och endast någon enstaka där Orange förordas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar synpunkterna som förordar alternativ Grön respektive Blå.

Miljöbalkens lokaliseringsprincip gör gällande att den valda platsen ska vara lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Sammantaget bedömer Trafikverket att alternativ Röd är det mest fördelaktiga spårlinjealternativet i detta avseende. För Trafikverkets motiv till den bedömningen, se Underlag till samråd 1 samt förtydliganden i Trafikverkets kommentarer under Val av spårlinje i avsnitt 3.3.1 respektive under Metod för val av spårlinje i avsnitt 3.3.2.

Övriga synpunkter

En synpunktslämnare ifrågasätter att Borås stad ska medfinansiera en fyrspårslösning under Landvetters flygplats för framtida trafikering med fjärrtåg.

Trafikverkets kommentar: Att vara med och medfinansiera fyrspår under Landvetter flygplats är beslutat av Borås Stads kommunfullmäktige och är del av ett avtal avseende medfinansiering och samverkan mellan Trafikverket, Västra Götalandsregionen, kommunerna i stråket och Swedavia som tecknades i december 2024.

En synpunktslämnare anser att befintlig järnväg borde vara nollalternativ.

Trafikverkets kommentar: Nollalternativet beskriver den fortsatta planerade utvecklingen inom utredningskorridoren, utan att nya järnvägen byggs, mot ett prognosår cirka 20 år fram i tiden. I nollalternativet ingår befintlig infrastruktur som antas finnas kvar vid den tidpunkten, däribland Kust till kust-banan.

En synpunktslämnare påtalar att järnvägen skulle kunna stå klar mycket tidigare om vi i Sverige drog lärdom av hur järnväg i Kina byggs med prefabricerade delar.

Trafikverkets kommentar: För att en lösning med landbrokoncept ska vara tids- och kostnadseffektivt krävs att landbron ska kunna sträcka sig kontinuerligt över en lång sträcka. För sträckan Göteborg–Borås generellt medger inte topografin en sådan konstruktion. Det är stora höjdskillnader och dessutom korta avstånd mellan toppar och dalar. Landbrokonceptet är inte anpassat för att klara de höga höjder på brostöden som i så fall skulle krävas i dalgångarna. Det innebär att det skulle krävas en annan brotyp, med mindre effektiva produktionsmetoder, vilket skulle ge en betydligt högre kostnad än järnväg i markplan.

Positiv respons lämnades under samrådsmötet, både på projektet i stort och nyfikenhet på vidare dragning av järnvägen österut mot Jönköping.

4 Bilagor

Bilaga 1 – Infoblad JP Borås samråd 1 oktober 2025



Trafikverket planerar för en ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Nu finns det möjlighet att lämna synpunkter på förslaget på järnvägens placering för delen Borås.

Projektledare Malin Odenstedt Lindhe berättar vad vi kommer visa på samrådet och vad som händer efter samrådet. Samrådet är det första av två samråd för delen Borås.

Hej Malin!

Vad kommer ni visa på samrådet?

Vi har fortsatt att utreda förutsättningarna inom den utredningskorridor som vi kom fram till i lokalisering-utredningen som genomfördes 2019-2022. Utifrån det har vi tagit fram olika spårlinjealternativ för den nya järnvägen som vi har bedömt utifrån olika aspekter. Allt detta kommer vi att visa på samrådet. Vi kommer också att redovisa vilket alternativ som bäst bedöms uppfylla projektets ändamål och projektmål. För stationen visar vi olika utformningar.

Vad händer efter samrådet?

Då kommer Trafikverket sammanställa och bemöta inkomna samrådssynpunkter i en samrådsredogörelse, där det står hur synpunkterna beaktats. Det fortsatta arbetet med att ta fram järnvägsplanen omfattar utformning av järnvägsanläggningen, omgivningspåverkan, både under byggtid och när järnvägen är klar, skyddsåtgärder för buller och vibrationer, tillfälliga ytor och permanent markanspråk. Vi tar också fram en fullständig miljökonsekvensbeskrivning. Detta kommer att visas vid det andra samrådet som planeras hållas under år 2027, då vi har ett färdigt förslag.



Malin Odenstedt Lindhe,
projektledare för delen Borås, Trafikverket.

Välkommen på samråd!

Samrådet pågår 21 oktober till 1 december

Här hittar du underlaget för samrådet

På webben finns:

- Samrådshandlingarna
- Samrådsportal med en sammanfattning där du kan lämna dina synpunkter
- Presentationen som visas på samrådsmötet kommer finnas tillgänglig efter mötet

Tryckta handlingar finns utställda på Trafikverkets regionkontor i Göteborg och på Stadsrummet i Kulturhuset i Borås.

Så här lämnar du en synpunkt

Lämna dina synpunkter via samrådsportalen som nås via projektets webbsida trafikverket.se/goteborg-boras. Det går även bra att skicka synpunkter till Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge eller till investeringsprojekt@trafikverket.se. Ange ärendenummer TRV 2025/26920.

Samrådsmöte – träffa oss och ställ frågor

När: 11 november
kl. 14.00-16.00 och kl. 18.00-20.00

Var: På Navet Science Center
Skaraborgsvägen 1A, Borås

Trafikverket håller två samrådsmöten där samma presentation visas. Välj den tid som passar dig bäst. Efter varje presentation finns möjlighet att ställa frågor till oss och se materialet i en utställning. Om du inte kan delta är du ändå alltid välkommen att ställa frågor till oss. Du når oss enklast genom kontaktformuläret på vår webbsida men också via Trafikverkets kundtjänst.

OKTOBER • GÖTEBORG-BORÅS • 2025



Järnvägsplan

En järnvägsplan beskriver järnvägens placering och utformning på den mark som behöver tas i anspråk för byggandet av järnvägen och de konsekvenser som den nya järnvägen medför.

Processen framåt och tidplan

Järnvägsplan med miljökonsekvensbeskrivning (MKB)

Fördjupning och beskrivning av förutsättningar, framtagande av förslag på möjliga spårlinjer, eventuella bortval, bedömningar och påbörjad konsekvensbeskrivning.

Samråd 1

Fortsatt arbete med vald spårlinje och fullständig konsekvensbeskrivning av omgivningspåverkan, skyddsåtgärder, tillfälliga ytor, markanspråk och samlad bedömning.

Samråd 2



Lärstyrelsens godkännande av MKB



Granskning



Fastställt järnvägsplan

Byggestart, ca 10 års byggtid för hela sträckan Göteborg-Borås

2024 → 2025 → 2026 → 2027 → 2028 → 2029 → 2029-2031

Vill du veta mer om tidplanen och hur processen ser ut framåt? Läs mer på projektets webbsida ▶ trafikverket.se/goteborg-boras

OKTOBER • GÖTEBORG-BORÅS • 2025

Spårinjernalternativ för den nya järnvägen, delen Borås

Utredningskonditionen har delats in i tre delområden: Väster om Vired, Borås och stationen. Stationen mellan Gullerupsdalen och Vired ska utredas tillsammans med västsidan. Hela utredningskonditionen har beaktats vid framtagandet av möjliga alternativ. Andra åtgärder som studerats men valt bort redovisas i samrådshandlingarna.

Vagn och spår som byggts av järnvägen kommer att ersättas med planerade korsningar. Det innebär att alla korsningar med järnvägen kommer att anläggas som boar eller väggportar i vissa fall kan en passage behövas för att övergå från en till närliggande passage.



Vill du veta mer? Ta del av våra handlingar på webben trafikverket.se/goteborg-boras

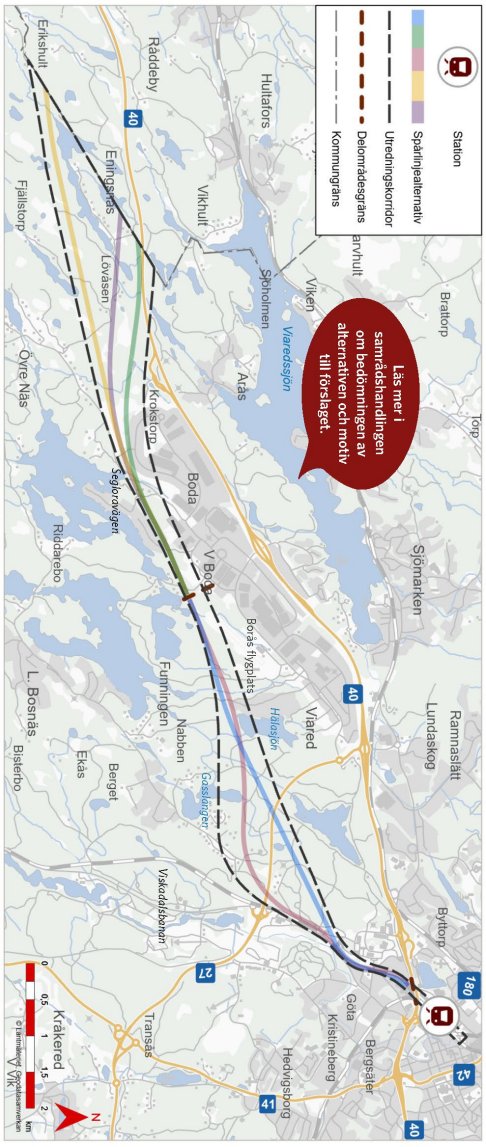
Två alternativ för stationen

Borås Centraler byggs ut för att kunna ta emot de nya låg- och höghastighetståg för stationer väst av utredningen, både med korta staxa gård och en bredare staxa gård. Detta innebär att stationen kommer byggas ut över plattformarna. Stationen kommer att utökas till nordöst. Detta innebär att kapaciteten för att utökas till nordöst. Detta innebär att kapaciteten för att utökas till nordöst. Detta innebär att kapaciteten för att utökas till nordöst.



Bilderna visar två olika alternativ för stationen i Borås. Bilderna visar två olika alternativ för stationen i Borås. Bilderna visar två olika alternativ för stationen i Borås.

OCTOBER • GOTEBORG-BORÅS 2025



Delområde Väster om Vired
Delområde Väster om Vired omfattar den del som utredningskonditionen ligger längs västsidan och sträcker sig från kommungränsen mot Gullerupsdalen till Borås och Vired. Detta område omfattar delar av utredningskonditionen och Östra och Västra.

Alternativ Grön
Alternativ Grön går från väst om Vired och passerar sedan västra sidan av Vired och sedan söder om Vired. Detta alternativ går genom Vired och sedan söder om Vired. Detta alternativ går genom Vired och sedan söder om Vired.

Alternativ Lila
Alternativ Lila går söder om Vired och sedan söder om Vired. Detta alternativ går söder om Vired och sedan söder om Vired. Detta alternativ går söder om Vired och sedan söder om Vired.

Alternativ Orange
Alternativ Orange går från Vired och sedan söder om Vired. Detta alternativ går från Vired och sedan söder om Vired. Detta alternativ går från Vired och sedan söder om Vired.

Delområde Borås och Vired
Delområde Borås och Vired omfattar den del som utredningskonditionen ligger längs västsidan och sträcker sig från kommungränsen mot Gullerupsdalen till Borås och Vired. Detta område omfattar delar av utredningskonditionen och Östra och Västra.

Alternativ Röd
Alternativ Röd går från Vired och sedan söder om Vired. Detta alternativ går från Vired och sedan söder om Vired. Detta alternativ går från Vired och sedan söder om Vired.

Alternativ Blå
Alternativ Blå går från Vired och sedan söder om Vired. Detta alternativ går från Vired och sedan söder om Vired. Detta alternativ går från Vired och sedan söder om Vired.

Stämning med de andra järnvägsalternativen redovisade i samrådshandlingarna.

Förbättrad
arbetspendling
i regionen

Ny järnväg – vad betyder det för kommunen Borås?

Vad innebär den nya järnvägen för Borås?

Den nya järnvägen är en viktig satsning för Borås utveckling både för invånare, näringsliv och stadens framtida tillväxt. Den kommer att förbättra möjligheterna till hållbara resor inom hela Västsverige och ge kortare restider till både Göteborg, Landvetter flygplats och andra delar av regionen.

För boråsarna innebär den nya järnvägen enklare och snabbare resor till arbete, studier och fritidsaktiviteter. Samtidigt stärker satsningen näringslivets möjligheter genom förbättrade transportflöden, ökad tillgänglighet och ett mer attraktivt och konkurrenskraftigt läge för etablering och tillväxt.

Hur medverkar Borås Stad i planeringen av den nya järnvägen?

Borås Stad samarbetar nära med Trafikverket för att ta tillvara de möjligheter som järnvägen skapar samtidigt som vi värnar om stadsmiljön och försöker begränsa påverkan under byggtiden. En viktig del av arbetet är att planera för hur staden runt järnvägen ska utvecklas, bland annat genom nya detaljplaner, förnyelse av stationsområdet och en mer sammanhängande och tillgänglig stadsmiljö.

Mikaela Bäuml,
projektledare, Borås Stad



För dig som är berörd fastighetsägare eller boende

För oss är det viktigt att du hör av dig till oss om du har frågor. Du når oss enklast genom kontaktformuläret på vår webbsida men också via Trafikverkets kundtjänst.

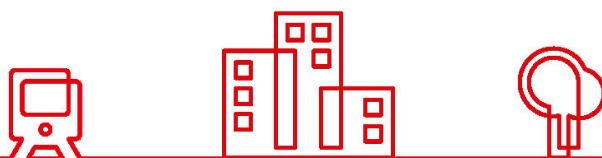


QR-koden tar dig direkt
till vår webbsida
trafikverket.se/goteborg-boras

Följ oss gärna på Instagram [@goteborg_boras](https://www.instagram.com/goteborg_boras)

Det här är Göteborg–Borås

Vi planerar för en ny dubbelspårig järnväg som gör att restiden mellan Göteborg och Borås förbättras och antalet tåg kan öka rejält. För att ytterligare gynna den regionala pendlingen ska vi också planera och bygga en bibana till Mölnlycke. Med den nya järnvägen kommer du att kunna åka tåg till Landvetter flygplats. Vi planerar att börja bygga 2029-2031 med en byggtid på ca 10 år.



Trafikverket, Vikingsgatan 2-4, 405 33 Göteborg
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00
trafikverket.se

Bilaga 2 – Annonns kungörelse samråd 1



INBJUDAN TILL SAMRÅD – PLANUTFORMNING

Ny järnväg Göteborg–Borås, Delen Borås

Nu finns möjlighet att lämna synpunkter på den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås, delen Borås. Detta är det första av två planerade samråd. I samråd 1 redovisas de förutsättningar som finns inom utredningskorridoren, de möjliga spårinjealternativ som har utretts och bedömts samt vilket alternativ som bäst bedöms uppfylla projektets ändamål och projektmål. För stationen visas olika utformningar.

Samrådstitid: 21 oktober – 1 december

Samrådsmöte - Träffa oss och ställ frågor

11 november kl. 14:00-16:00 och kl. 18:00-20:00.

Navet Science Center, Skaraborgsvägen 1A, Borås

Trafikverket håller två samrådsmöten där samma presentation visas. Välj den tid som passar dig bäst. Efter varje presentation finns möjlighet att ställa frågor och se materialet i en utställning.

Plats för handlingar

Handlingarna nås via projektets webbsida, trafikverket.se/goteborg-boras.

Tryckta handlingar finns utställda på Trafikverkets regionkontor i Göteborg och på Stadsrummet i Kulturhuset i Borås.

Hur kan jag lämna synpunkter?

Lämna dina synpunkter via samrådsportalen som nås via projektets webbsida, trafikverket.se/goteborg-boras.

Det går även bra att skicka synpunkter till Trafikverket, Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge, eller mejla till investeringsprojekt@trafikverket.se.

Ange ärendenummer TRV 2025/26920.

Mer information:

trafikverket.se/goteborg-boras

Trafikverkets kundservice

tel. 0771-921 921



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

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

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

trafikverket.se