

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Ny järnväg Göteborg–Borås Delen Bollebygd

Härryda kommun och Bollebygds kommun, Västra
Götalands län

Järnvägsplan 2026-09-04

Ärendenummer TRV 2025/135507



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
Bollebygd – Järnvägsplan

Författare: Jesper Lundberg och Moa Sundberg, Sweco

Dokumentdatum: 2026-09-04

Ärendenummer: TRV 2025/135507

Version: 1.0

Projektledare: Frida Lindvall, Trafikverket

Produktansvarig: Elin Bylund, Trafikverket

Foto på framsida: Trafikverket

Foto övriga sidor: Sweco, om inget annat anges

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

Underlag bakgrundskartor: © Lantmäteriet, Geodatasamverkan

Sammanfattning

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samråd bedrivits under framtagande av planförslag för den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås, delen Bollebygd. I samrådsredogörelsen beskrivs vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttranden och minnesanteckningar finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats under de samråd som genomförts till och med samråd 1. Samråd i lokaliseringsutredningen beskrivs i separat samrådsredogörelse.

Synpunkter, minnesanteckningar etcetera finns diarieförda under ärendenummer TRV 2025/135507.

Samråd 1 genomfördes under perioden 26 februari – 13 april 2026 och avsåg förslag till stråk för var den nya järnvägen ska placeras och vilket stråk som Trafikverket föreslår utifrån olika bedömningsgrunder. Under perioden fanns samrådshandlingarna tillgängliga på Bollebygds bibliotek, Trafikverkets regionkontor i Göteborg samt på Trafikverkets webbsida. Under delar av samrådsperioden fanns samrådshandlingarna även tillgängliga på Bollebygds kommunhus och Töllsjö bibliotek. På webben fanns även en digital samrådsportal tillgänglig. Totalt inkom cirka 100 yttranden, varav cirka 40 från myndigheter och organisationer och cirka 60 från allmänheten. Ett samrådsmöte ägde rum den 17 mars 2026 på Bollebygdskolan i Bollebygd. Under mötet presenterades projektet, de utredda stråken samt bedömningar som gjordes av stråken. Presentationen gavs vid två tillfällen och i en utställning gavs besökarna även möjlighet att ställa frågor vid ett antal stationer. Trafikverket deltog med cirka 25 personer och antalet besökare var cirka 220. Synpunkterna som inkom under samråd 1 handlade bland annat om övergripande nyttor med projektet, påverkan på områdena runt Bollekollen och Vannasjön samt buller.

Länsstyrelsen välkomnade Trafikverkets förslag till järnvägsplan för delen Bollebygd och ansåg att underlaget gav en överblick av projektets lokalisering, utformning och miljöpåverkan i ett tidigt skede. Länsstyrelsen ansåg vidare att samrådsunderlaget kan ligga till grund för fortsatt planering. Länsstyrelsen bedömde att det är möjligt att följa och förstå de avvägningar som Trafikverket gjort. Länsstyrelsen delade Trafikverkets bild att Orange stråk i väster är det mest fördelaktiga alternativet ur flera perspektiv. Länsstyrelsen motsatte sig inte Trafikverkets förordade av Ljusblått stråk i öster, men ansåg att fördelarna med alternativet kan förtydligas beträffande bland annat torvens och masshanteringens tyngd för projektets bygg- och genomförbarhet.

Bollebygds kommun meddelade i sitt samrådsyttrande att kommunen såg positivt på att Trafikverket i detta skede redovisat alternativa stråk och inhämtat synpunkter för fortsatt planering. I kommunfullmäktiges antagande av kommunens yttrande 2026-05-07 anges vidare att Bollebygds kommun förespråkar en lokalisering enligt Trafikverkets förslag (Orange stråk i väster och Ljusblått stråk i öster.)

Innehåll

Sammanfattning	3
1 Samrådsprocessen	8
1.1 Tidigare planläggning och samråd	8
1.2 Samråd vid utformning av planförslag	8
2 Mötesserier och särskilda samrådsmöten	10
2.1 Gemensamma mötesserier för Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke	10
2.1.1 Politisk samrådsgrupp	10
2.1.2 Tjänstepersonsgrupp	10
2.1.3 Miljösamverkansgrupp	11
2.2 Länsstyrelsen Västra Götaland	11
2.3 Bollebygds kommun	11
2.4 Härryda kommun	11
2.5 Ideella naturvårdsföreningar	12
2.6 Ledningsägare	12
2.7 Risk och säkerhet/räddningstjänst	12
2.8 Statliga verk	13
2.9 Enskilda som kan bli särskilt berörda (fastighetsägare och verksamhetsutövare)	13
3 Samråd 1, våren 2026	14
3.1 Samrådsrets	14
3.2 Inbjudan till samråd	19
3.3 Inkomna yttranden och synpunkter	21
3.3.1 Valt stråk	21
3.4 Länsstyrelsen Västra Götaland	22
3.4.1 Naturmiljö	23
3.4.2 Vattenmiljö	25
3.4.3 Kulturmiljö	29
3.4.4 Risk för översvämning	30
3.4.5 Människors hälsa och säkerhet	33
3.4.6 Masshantering	35
3.4.7 Förorenade områden	36

3.4.8 Jord- och skogsbruk	38
3.4.9 Eventuella följdprojekt.....	39
3.4.10 Social konsekvensanalys	40
3.4.11 Integrerad landskapskaraktärsanalys.....	40
3.4.12 Gestaltningssprogram	40
3.4.13 Kommunal planering	41
3.4.14 Kommande beslut om tillåtlighet och eventuella villkor.....	41
3.4.15 Val och bortval av stråk.....	42
3.5 Kommuner	45
3.5.1 Bollebygds kommun	45
3.5.2 Härryda kommun	49
3.5.3 Borås Stad.....	52
3.6 Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund	53
3.6.1 Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG).....	53
3.6.2 Södra Älvsborgs räddningstjänstförbund (SÄRF).....	54
3.6.3 Västra Götalandsregionen (VGR)	55
3.6.4 Västtrafik	55
3.7 Berörda statliga myndigheter	56
3.7.1 Energimyndigheten.....	56
3.7.2 Försvarsmakten	56
3.7.3 Luftfartsverket.....	56
3.7.4 Riksantikvarieämbetet	56
3.7.5 Statens geologiska institut (SGI).....	57
3.7.6 Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)	57
3.7.7 Sveriges geologiska undersökning (SGU)	58
3.7.8 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI).....	58
3.7.9 Övriga myndigheter	59
3.8 Berörda statliga bolag	59
3.8.1 Swedavia Airports.....	59
3.9 Organisationer som kan bli särskilt berörda	59
3.9.1 Ballasjöns fiskeförening	59
3.9.2 Bollebygds Hembygdsförening	60
3.9.3 Naturskyddsföreningen i Borås	60
3.9.4 Lygnerns vattenråd	61
3.9.5 Vanna Kvarnförening	62
3.9.6 7H ParaAlpint	63

3.10 Övriga.....	64
3.10.1 Bollekollen AB	64
3.10.2 Circle K Sverige AB	67
3.10.3 Ellevio	68
3.10.4 Nätkraft Borås Infra AB	68
3.10.5 Skanova	68
3.11 Allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda	68
3.11.1 Övergripande frågor.....	68
3.11.2 Buller och vibrationer	77
3.11.3 Påverkan på Bollekollen	78
3.11.4 Påverkan på området vid Vannasjön	79
3.11.5 Påverkan på den egna fastigheten och verksamheten.....	79
3.11.6 Påverkan på enskilda brunnar	80
3.11.7 Påverkan på vägar.....	81
3.11.8 Miljöpåverkan	82
3.11.9 Byggskedet.....	84
4 Samråd 2, 2027	86

1 Samrådsprocessen

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



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

1.1 Tidigare planläggning och samråd

Planläggningsprocessen för Ny järnväg Göteborg–Borås inleddes med samrådsunderlag inför beslut om betydande miljöpåverkan och lokaliseringsutredning för hela stråket 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 Bollebygd. 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.

1.2 Samråd vid utformning av planförslag

Samråd under framtagande av järnvägsplan har utgått från en översiktlig planering med två större samrådstillfällen, se Figur 2. För Järnvägsplan Bollebygd har ett större samrådstillfälle skett under våren 2026.

Ytterligare ett större samrådstillfälle planeras ske under 2027. Inom de gråmarkerade delarna av processen i Figur 2 pågår även löpande samråd i form av möten.

Hittills inkomna yttranden under samråd vid utformning av planförslag finns diariefört på ärendenummer TRV 2025/135507.

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. Samrådsredogörelsen kommer att kompletteras med inkomna synpunkter och svar från samråd 2 när detta har avslutats. 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 har Trafikverket tillsammans med berörda kommuner, Västra Götalandsregionen, Västtrafik, Länsstyrelsen Västra Götaland, Göteborgsregionens kommunalförbund, Boråsregionen Sjuhäradskommunalförbund och Swedavia två etablerade grupper för samverkan för hela sträckan; politisk samrådsgrupp och tjänstepersonsgrupp.

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 Sjuhäradskommunalförbund 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 för att skapa gemensamma bilder och se helheten för att kunna göra korrekta ställningstaganden och skapa acceptans för fattade beslut i respektive organisation. Möten hålls en till två gånger per år eller efter behov.

2.1.2 Tjänstepersonsgrupp

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

Tjänstepersonsgruppen har som syfte att skapa samsyn kring och förankra övergripande samhällsplaneringsfrågor frågor som berör fler än en kommun, gällande Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke. Tjänstepersonsgruppen har ett stort 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 miljöprövningar för att få en likriktad hantering längs hela stråket. Möten hålls två gånger per år eller efter behov.

2.2 Länsstyrelsen Västra Götaland

Sedan hösten 2025 genomförs löpande samråd med Länsstyrelsen Västra Götaland för arbetet med järnvägsplanen. Vid dessa möten har Trafikverket informerat om projektet och frågor har avhandlats om bland annat resultat från genomförd naturvärdesinventering, utredda stråk och förslag till stråk samt planerade samrådsaktiviteter.

2.3 Bollebygds kommun

Sedan våren 2025 genomförs samråd månadsvis med Bollebygds kommun för arbetet med järnvägsplanen. Vid dessa möten har Trafikverket informerat om projektet och frågor avhandlats om bland annat järnvägsplanens genomförda inventeringar, utredda stråk och förslag till stråk samt planerade samrådsaktiviteter. Kommunen har även getts möjlighet att lämna inspel om vad som är viktigt att beakta inom järnvägskorridoren. Kommunen har även kunnat ge inspel om pågående diskussioner med intressenter, viktiga målpunkter och nyttjande av vägar.

Trafikverket har genomfört separata möten med Bollebygds kommunpolitiker vid vissa specifika tillfällen. Dessa möten har skett i april och december 2025 samt februari och mars 2026. Vid dessa möten har Trafikverket bland annat informerat politikerna om projektet, utredda stråk och förslag till stråk samt presenterat samrådsmaterialet för samråd 1.

2.4 Härryda kommun

Samrådsmöten har hållits med Härryda kommun i juni och december 2025, eftersom en mindre del av Järnvägsplan Bollebygd berör mark inom Härryda kommun.

Vid mötena har Trafikverket bland annat informerat om utredda stråk och förslag till stråk inom projektet.

2.5 Ideella naturvårdsföreningar

Trafikverket har vid två tillfällen erbjudit särskilda samrådsmöten med de ideella naturvårdsföreningarna Naturskyddsföreningen i Borås, Naturskyddsförening i Härryda, Borås fågelklubb samt Göteborgs ornitologiska förening och Västergötlands ornitologiska förening.

Ett första möte erbjöds i december 2025 i syfte att träffa föreningarna som en del av arbetet med att ta fram förslag till stråk. Naturskyddsföreningen i Borås var intresserad av att delta på ett sådant möte. På grund av lågt intresse från övriga föreningar ersattes mötet med en telefonkontakt med Naturskyddsföreningen i Borås.

Under samrådsperioden våren 2026 erbjöds de ovan nämnda föreningarna ett eget samrådsmöte med fokus på naturfrågor. Ingen av de inbjudna föreningarna hade möjlighet att delta vid detta tillfälle. Naturskyddsföreningen i Borås deltog vid det samrådsmöte som genomfördes med allmänheten den 17 mars 2026 (se bland annat kapitel 3 *Samråd 1, våren 2026*).

2.6 Ledningsägare

Trafikverket har sedan våren 2026 genomfört ledningssamordningsmöten med berörda ledningsägare för att samordna den nya järnvägsanläggningen med befintliga ledningar. Mötenas syften har varit att få information om ledningarna och var de ligger samt eventuella konflikter med den nya järnvägsanläggningen.

Inledningsvis har möten skett med ledningsägarna Bollebygds kommun, Skanova och Vattenfall. Ytterligare möten med dessa aktörer, samt fler berörda ledningsägare, kommer att genomföras allt eftersom arbetet fortskrider.

2.7 Risk och säkerhet/räddningstjänst

Trafikverket har i april 2026 genomfört ett första möte med Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG), Södra Älvsborgs räddningstjänstförbund (SÄRF) och Bollebygds kommun. Vid mötet diskuterades generell utformning av den tunnel som föreslaget stråk passerar genom i väster, brandvattenförsörjning samt övrigt arbete med risk och säkerhet längs sträckan.

Ytterligare möten med räddningstjänsten kommer att genomföras allt eftersom arbetet fortskrider.

2.8 Statliga verk

Mötesserier eller särskilda samrådsmöten med statliga verk har inte genomförts i detta skede (samråd 1), men kan komma att bli aktuellt i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen.

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

Under samråd 1 har Trafikverket erbjudit enskilda möten med de fastighetsägare som har bostadsfastigheter eller verksamheter inom de förslagna stråken Orange och Ljusblå. Dessa enskilda möten har genomförts inför samt efter det samrådsmöte som hölls 17 mars 2026 i Bollebygd. Vid de enskilda mötena informerade Trafikverket om projektet, det fortsatta utredningsarbetet för den nya järnvägen inom det valda stråket samt principer för intrångsersättning och inlösen.

Bland de verksamheter som Trafikverket genomfört enskilda möten med hör bland annat Bollekollen AB och Circle K. Trafikverket har även genomfört enskilda möten med ett antal andra verksamhetsutövare och företag. Vid dessa möten informerade Trafikverket om projektet och dess tidplan samt utredda stråk, föreslagna stråk och det fortsatta arbetet.

3 Samråd 1, våren 2026

Samrådstillfället under våren 2026 omfattade de stråk som utretts för den nya järnvägen och Trafikverkets förslag till stråk med motivering. Under perioden 26 februari –13 april 2026 presenterades samrådshandlingen som bestod av följande handlingar:

- Underlag till samråd 1, daterad 2026-02-16
- Integrerad landskapskaraktärsanalys, daterad 2026-02-16
- Kulturarvsanalys, daterad 2026-02-16
- PM Naturvärdesinventering med bilagor, daterad 2026-02-16

Under samrådsperioden fanns samrådshandlingarna tillgängliga på Trafikverkets webbplats. Tryckta exemplar fanns av samrådshandlingarna även utställda på Bollebygds bibliotek och på Trafikverkets regionkontor i Göteborg. Under delar av samrådsperioden fanns tryckta exemplar även på Bollebygds kommunhus och Töllysö bibliotek. Under samrådet fanns även en digital samrådsportal tillgänglig där samrådshandlingarna sammanfattades. Synpunkter kunde lämnas antingen direkt via samrådsportalen, via mejl eller via brev.

Ett samrådsmöte ägde rum den 17 mars 2026 på Bollebygds skolan i Bollebygd. Under mötet presenterades projektet, de utredda stråken samt de bedömningar som gjorts av de utredda stråken. I en utställning gavs besökarna även möjlighet att ställa frågor vid ett antal stationer. Sammanlagt deltog cirka 220 besökare.

3.1 Samrådsrets

Samrådsretsen omfattar berörd länsstyrelse, berörda kommuner, berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund, berörda statliga myndigheter, berört statligt bolag, organisationer och föreningar som kan antas bli berörda, övriga samt enskilda som särskilt berörs och allmänhet.

Samrådsrets för samråd 1, våren 2026, framgår av Tabell 1 Tabell 2 och Tabell 3.

.

Tabell 1. Samrådsrets för samråd 1, våren 2026. Länsstyrelse, kommuner och statliga myndigheter/bolag.

Parter i samrådsrets

BERÖRD LÄNSSTYRELSE

Länsstyrelsen Västra Götaland

KOMMUNER

Bollebygds kommun

Bollebygds kommun, Bygg- och miljönämnd

Härryda kommun

Härryda kommun, Miljö och hälsoskydd

Borås Stad

**BERÖRD REGION, KOLLEKTIVTRAFIKMYNDIGHET OCH
KOMMUNALFÖRBUND**

Boråsregionen/Sjuhärads kommunalförbund

Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG)

Södra Älvsborgs räddningstjänstförbund (SÄRF)

Västra Götalandsregionen (VGR)

Västtrafik

Parter i samrådsrets

BERÖRDA STATLIGA MYNDIGHETER

Arbetsmiljöverket
Bergsstaten
Boverket
Elsäkerhetsverket
Energimyndigheten
Folkhälsomyndigheten
Fortifikationsverket
Försvarmakten
Havs- och vattenmyndigheten
Jordbruksverket
Kemikalieinspektionen
Lantmäteriet
Luftfartsverket
Myndigheten för civilt försvar (MCF, tidigare MSB)
Naturvårdsverket
Polismyndigheten
Post- och telestyrelsen
Riksantikvarieämbetet
Skogsstyrelsen
Statens fastighetsverk (SFV)
Statens geotekniska institut (SGI)
Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)
Sveriges geologiska undersökning (SGU)
Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)
Transportstyrelsen
Vattenmyndigheten för Västerhavets vattendistrikt

BERÖRDA STATLIGA BOLAG

Swedavia

Tabell 2. Samrådsrets för samråd 1, våren 2026. Organisationer och föreningar som kan antas bli berörda.

Parter i samrådsrets

INTRESSE- OCH AKTIVITETSFÖRENINGAR

Ballasjöns utvecklingsgrupp
 Björketorps Sockens Hembygdsförening
 Bollebygds Hembygds- och Fornminnesförening
 Bollebygds kulturförening
 Bollebygds scoutkår
 Bollekollen sportklubb
 CK Rävlanda
 Cykelfrämjandet
 Europakorridoren
 Friluftsförbundet Rävlanda-Hindås
 Funktionsrätt Västra Götaland
 Föreningen Vanna kvarn
 Gruppen Stoppa Höghastighetsbanan Västra Götaland
 Götalandsbanan AB
 IK Omega
 Järnvägsfrämjandet
 Koloniområdet Midori
 Lantbrukarnas riksförbund (LRF)
 LRF Gesebol
 LRF Västra Götaland
 Mellersta Götalands Jordägareförening
 Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF)
 OK Orinto
 PRO Bollebygd
 PRO Olsfors/Hultafors
 Ridklubb Ponnylyckan
 Rävlanda AIS
 Rävlanda Samhällsförening
 SPF Seniorerna Bollebygd
 Sportfiskarna
 Svensk cykling
 Svenska jägareförbundet
 SÖDRA
 Västergötlands orienteringsförbund

Parter i samrådsrets

VÄG- OCH SAMFÄLLIGHETSFÖRENINGAR

Bredemadsvägens Vägsamfällighet
Eningsnäs Södra Utfartsvägs Vägsamfällighet
Eningsvägens Samfällighetsförening
Kråketorps Samfällighetsförening
Låddekärrsbu Samfällighetsförening
Lönnåsens Vägsamfällighet
Olsfors–Ö Hunghult Samfällighetsförening
Randevalla–Kulla Samfällighetsförening
Rinna–Hunareds Samfällighetsförening
Råddeby Vägsamfällighet
Stenås–Björkås Samfällighetsförening
Tingshuset–Örehults Samfällighetsförening
Vannasjön Samfällighetsförening

NATURSKYDDSFÖRENINGAR

Naturskyddsföreningen (nationell)
Naturskyddsföreningen i Borås
Naturskyddsföreningen i Härryda

FÅGELFÖRENINGAR

Borås fågelklubb
Göteborgs ornitologiska förening
Sveriges ornitologiska förening
Västergötlands ornitologiska förening

FISKEVÅRDSFÖRBUND

Bosjön Fiskevårdsförening
Storån övre Fiskevårdsförening
Surtan övre Fiskevårdsförening

VATTENVÅRDSFÖRBUND

Lygnerns vattenråd, vattenvårdsförbund
Viskans vattenråd, vattenvårdsförbund

Tabell 3. Samrådsrets för samråd 1, våren 2026. Övriga.

Parter i samrådsrets

NÄRINGSLEV OCH NÄRINGSLEVSORGANISATIONER

Branschorganisationen Tågföretagen
Business region Borås
Företagarna Bollebygd
Näringslevets transportråd
Svenskt näringslev
Viareds företagsförening
Västsvenska handelskammaren

LEDNINGSÄGARE

Borås energi och miljö
Ellevio AB
GlobalConnect
Härryda energi
Nätkraft Borås Infra AB
Open Infra AB
Seglora Fiber
Skanova
Solör Bioenergi Fjärrvärme AB
Vattenfall Eldistribution AB

ENSKILDA SOM BERÖRS

ALLMÄNHET

3.2 Inbjudan till samråd

Länsstyrelsen Västra Götalands län, Bollebygds kommun, Härryda kommun och Borås Stad samt berörda myndigheter, organisationer, ledningsägare och enskilda som särskilt berörs har skriftligen informerats om samrådet. Av brevet framgick under vilken period samrådet pågick, tid och plats för samrådsmötet samt var handlingarna fanns tillgängliga.

Samrådet annonserades även den 26 februari 2026 i Göteborgs-Posten, Borås Tidning samt Post- och Inrikes tidningar. Annonser för samråd 1 framgår av Figur 3.

INBJUDAN TILL SAMRÅD – PLANUTFORMNING

Ny järnväg Göteborg–Borås, delen Bollebygd

Nu finns möjlighet att lämna synpunkter på den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås, delen Bollebygd, Bollebygds kommun och Härryda kommun. Detta är det första av två planerade samråd. I samråd 1 redovisas de förutsättningar som finns inom utredningskorridoren, möjliga stråk för ny järnväg som har utretts och bedömts samt vilket stråk Trafikverket bedömer bäst uppfyller projektets ändamål och projektmål.

På projektets samrådsportal kan du både ta del av samrådsmaterial och lämna synpunkter. Du når samrådsportalen via projektets webbsida trafikverket.se/goteborg-boras

Samrådstid: 26 februari – 13 april 2026

Det finns under samrådet möjlighet att ta del av och tycka till om följande handlingar

- Samrådshandling - Underlag till samråd 1
- Integrerad landskapskaraktärsanalys
- Kulturarvsanalys
- PM Naturvärdesinventering

Samrådsmöte – Träffa oss och ställ frågor

När: Tisdag 17 mars kl. 16:45–20:30

Var: Bollebygds skolan, stora matsalen, Krokdalsvägen 23A, Bollebygd

På samrådsmötet kommer Trafikverket hålla två presentationer, den första kl. 17:00–17:30 och den andra kl. 19:00–19:30. Båda presentationerna kommer ha samma innehåll. Du kan välja den tid som passar dig bäst. Det kommer att finnas en utställning där du kan se samrådsmaterialet och ställa frågor till oss.

Plats för handlingar

Handlingarna nås via projektets webbsida, www.trafikverket.se/goteborg-boras. På webbsidan finns en samrådsportal som innehåller en sammanfattning av samrådshandlingarna, där kan du även lämna synpunkter.

Tryckta handlingar finns under samrådsperioden tillgängliga på Trafikverkets regionkontor i Göteborg (Vikingsgatan 4) och på Bollebygds bibliotek (Odens väg 16).

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 till trafikverket@trafikverket.se. Senast den 13 april 2026.

Ange ärendenummer TRV 2025/135507.

Mer information

www.trafikverket.se/goteborg-boras
Trafikverkets kundservice tel. 0771-921 921



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

Figur 3. Annonser för inbjudan till samråd 1.

3.3 Inkomna yttranden och synpunkter

Med anledning av samråd 1, våren 2026, har cirka 40 yttranden inkommit från myndigheter och organisationer och cirka 60 yttranden från allmänheten. Yttranden som tar upp samma ämnen på ett likartat eller likalydande sätt kommenteras oftast i anslutning till det första yttrandet som tar upp ämnet. I bemötande av de senare yttrandena hänvisas då till det tidigare bemötandet.

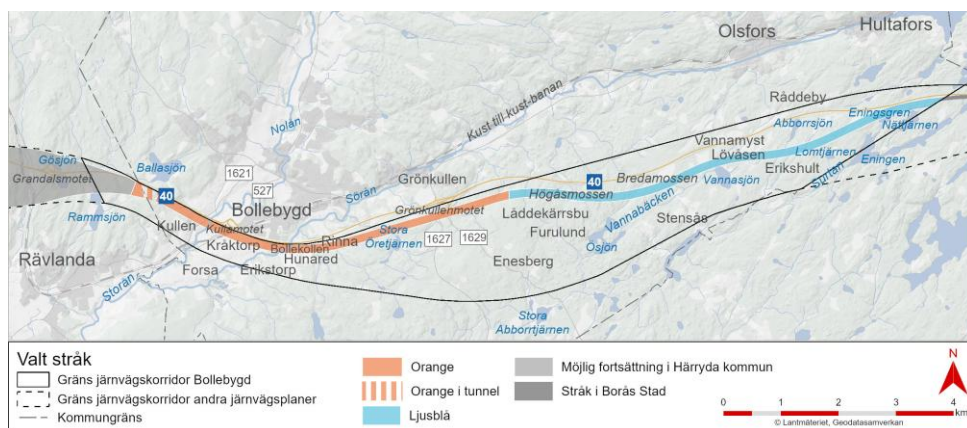
För läsbarhet har redovisningen av flera längre yttranden delats in med flera underrubriker. Ordningsföljden av sammanfattningen följer samrådsgruppen, se avsnitt 3.1 *Samrådsgruppen*.

Fullständiga yttranden finns diarieförda på ärendenummer TRV 2025/135507.

3.3.1 Valt stråk

Utifrån en sammanvägning av de bedömningsgrunder som presenterades i underlaget för samråd 1 och med hänsyn till att ett framtida stationsläge vid Bollebygd inte ska omöjliggöras var Trafikverkets förslag i samråd 1 att Orange stråk i väster och Ljusblått stråk i öster ska ligga till grund för den fortsatta planeringen.

Efter analys av inkomna synpunkter i samråd 1 har Trafikverket valt att arbeta vidare med Trafikverkets föreslagna stråk, Orange i väster och Ljusblått i öster, se Figur 4.



Figur 4. Valt stråk.

3.4 Länsstyrelsen Västra Götaland

Länsstyrelsen välkomnar Trafikverkets förslag till järnvägsplan för delen Bollebygd. Underlaget ger en överblick om projektets lokalisering, utformning och miljöpåverkan i ett tidigt skede och samrådsunderlaget kan ligga till grund för fortsatt planering. Länsstyrelsen bedömer att det är möjligt att följa och förstå de avvägningar som Trafikverket gör när det orangea alternativet i väst samt det ljusblåa alternativet i öst förordas. Detta utifrån det underlag som finns tillgängligt i detta skede.

I kommande skeden krävs dock ytterligare fördjupningar och utredningar för att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till om Trafikverkets förordade stråk är den mest lämpliga med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön utan oskälighetskostnad.

Utifrån det underlag som finns tillgängligt i detta skede anser Länsstyrelsen att det orangea alternativet är det mest fördelaktiga ur flera perspektiv. Det orangea stråket följer huvudsakligen befintlig infrastruktur vilket innebär mindre intrång, barriäreffekter och påverkan på landskapsbild. Detta är även positivt ur bullersynpunkt.

Länsstyrelsen motsätter sig inte Trafikverkets förordande av det ljusblåa stråket i den östra delen, men anser att Trafikverket bör förtydliga torvens och masshanteringens tyngd när det kommer till bygg- och genomförbarheten för projektet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Länsstyrelsens yttrande och har för avsikt att arbeta vidare med fördjupade studier samt förtydliganden av argumenten för det valda stråket.

3.4.1 Naturmiljö

Länsstyrelsen kan i det här skedet inte göra några detaljerade bedömningar av påverkan på naturvärden då det saknas visst underlag, till exempel detaljerade naturvärdesbedömningar, heltäckande artskyddsbedömningar med mera. Länsstyrelsen ser dock inga skäl till att utifrån tillgängliga uppgifter göra någon annan bedömning än slutsatserna i samrådsunderlaget vid val av stråk. Trafikverket förefaller ha tagit särskild hänsyn till de utpekade särskilt viktiga områdena att undvika som har höga naturvärden så som Nolåns och Söråns dalgång samt Låddekärrsbu. I avsnitt 3.4.1 Naturmiljö (i PM Underlag till samråd 1) behandlas ekologiska samband utifrån bland annat naturvärdesinventeringen men det framgår inte av samrådshandlingen hur dessa bedömts i hållbarhets- respektive miljöbedömningen. Länsstyrelsen utgår från att Trafikverket har tagit hänsyn till detta vid val av stråk men till kommande skede bör detta förtydligas.

Till samråd 2 behöver fördjupat naturvårdsunderlag ingå i samrådsunderlaget och påverkan på naturvärden behöver beskrivas mer i detalj. Under avsnitt 6 Fortsatt arbete (i PM Underlag till samråd 1) framgår det att kommande samråd 2 kommer att presentera förslag på utformning av järnvägen tillsammans med fullständig konsekvensbeskrivning av omgivningspåverkan, skyddsåtgärder, tillfälliga ytor, markanspråk samt samlad bedömning utifrån föreslaget stråk. Länsstyrelsen anser att även försiktighets-/skydds- och kompensationsåtgärder behöver beskrivas till kommande skede.

Under avsnitt 5.4 Byggbarhet (i PM Underlag till samråd 1) anges att de valda stråken i väst och öst inte har någon påverkan när det gäller skydds- eller kompensationsåtgärder för naturmiljö. Länsstyrelsen vill framföra att det kan bli fråga om sådana åtgärder, utöver generella åtgärder, även för de valda alternativen, till exempel utifrån påverkan på skyddade arter.

Trafikverkets kommentar: I det kommande arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen kommer påverkan på ekologiska samband beskrivas och konsekvensbedömas.

En naturvärdesinventering enligt Svensk standard för naturvärdesinventering (SIS:19900:2023), nivå detalj, och fördjupade artinventeringar inom vissa artgrupper kommer att genomföras under fältsäsongen 2026 och ligga till grund för miljökonsekvensbeskrivningen som tas fram till samråd 2. Trafikverket kommer i det kommande arbetet utreda behov av skydds- och kompensationsåtgärder utifrån de fynd som gjorts vid inventeringarna både 2025 och 2026 och beskriva åtgärderna i samråd 2.

3.4.1.1 Skyddade arter

Av samrådshandlingarna framgår det att det finns ett antal artskyddade arter som kan beröras av det förordade stråket. Under avsnitt 6 Fortsatt arbete (i PM Underlag till samråd 1) framgår det även att artspecifika skyddsåtgärder kan bli aktuellt i samband med bedömning av eventuellt behov av dispensprövning från artskyddsbestämmelserna. Länsstyrelsen anser att behovet av försiktighets- och/eller skyddsåtgärder behöver beskrivas utifrån arternas bevarandestatus och de berörda livsmiljöerna ekologiska funktion till samråd 2. Kommande underlag bör även utgå från den nya rödlistningen 2026.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer i arbetet med den kommande miljökonsekvensbeskrivningen att se över behovet av försiktighets- och skyddsåtgärder utifrån skyddade arters bevarandestatus och deras livsmiljöers ekologiska funktion. Projektet kommer utgå från den nya rödlistningen från 2026.

3.4.1.2 Invasiva främmande arter

I samrådshandlingen anges att det kan finnas invasiva främmande arter utmed det förordade stråket. Trafikverket bör i det fortsatta arbetet beskriva vilka åtgärder som behöver vidtas för att minska risken för spridning av dessa när projektet genomförs, till exempel vid masshantering.

Trafikverkets kommentar: Åtgärder som syftar till att begränsa risken för spridning av invasiva arter som en följd av masshanteringen kommer att beskrivas i det fortsatta arbetet.

3.4.1.3 Prövningar i andra lagrum

Trafikverket beskriver under avsnitt 6 Fortsatt arbete (i PM Underlag till samråd 1) bland annat att det generella biotopskyddet och strandskyddet hanteras inom ramen för järnvägsplanen. Det kan även bli aktuellt med 12:6-samråd för följdverksamheter utanför järnvägsplanen. Länsstyrelsen vill framföra att det även kan bli aktuellt med annan enskild prövning för följdverksamheter utanför järnvägsplanen, till exempel biotopskydd, strandskydd eller artskydd.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar påtalet och är medveten om att enskilda prövningar utanför järnvägsplanen kan komma att behöva sökas. Detta kommer att studeras vidare och bevakas i det fortsatta arbetet.

3.4.1.4 Fortsatt arbete

Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att det behövs detaljerade naturvärdesinventeringar och -analyser för det förordade stråket (med omgivningar). Detsamma gäller fördjupat underlag för skyddade arter, till exempel mer heltäckande underlag för fåglar, fladdermöss och groddjur. Här kan analysen och beskrivningen av förekomsterna, tillsammans med försiktighets- och skyddsåtgärder samt kompensationsåtgärder, behöva innefatta olika mycket av omgivningarna beroende på aktuella arter.

Länsstyrelsen bedömer att de fortsatta utredningar som Trafikverket föreslår blir ett bra komplement till underlaget för miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverkets kommentar: Länsstyrelsens synpunkter noteras.

3.4.2 Vattenmiljö

Länsstyrelsen anser att underlaget kopplat till järnvägens påverkan på vattenmiljöerna inte är tillräckligt detaljerat i detta skede för att kunna ta ställning till järnvägens lokalisering och utformning eller överblicka de konsekvenser som anläggandet av järnvägen för denna järnvägsplan kan få på yt- och grundvatten. Till kommande skede är det viktigt att Trafikverket arbetar vidare med att utreda de olika stråkens miljöpåverkan, grundligt utreder påverkan på miljökvalitetsnormer (MKN) och status för närliggande vattenförekomster samt redovisar hur de föreslagna stråken kan komma att påverka grundvattenförhållanden och ytvatten i området. För eventuell påverkan på miljömålet Levande sjöar och vattendrag är det även betydelsefullt att beskriva påverkan på mindre sjöar och vattendrag som inte är vattenförekomster.

Trafikverkets kommentar: Länsstyrelsens synpunkter tas i beaktande för det valda stråket (Orange och Ljusblått) i det fortsatta arbetet med järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

3.4.2.1 Ytvatten

Till kommande skede behöver järnvägens påverkan på status för relevanta kvalitetsfaktorer enligt vattendirektivet beskrivas för berörda vattenförekomster. Vilka eventuella åtgärder och villkor som kommer ställas för att säkerställa att ingen otillåten försämring eller äventyrande av MKN sker, behöver framgå. Särskilt viktig är passagen över Sörån (WA54532340), med dess bestånd av flodpärlmussla. Se även avsnitt nedan, 3.4.2.5 Påverkan på fisk.

Strax nedströms stråkens passager av Nolån (WA14571200) finns strömmiljöer med bland annat öring (<https://www.slu.se/om-slu/organisation/institutioner/akvatiska-resurser/databaser/sers/>).

Hur detta avsnitt kan passeras med så liten negativ påverkan som möjligt på vattenmiljöerna och vattenförekomstens status är också viktigt att beskriva i kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Det är även viktigt att eventuell påverkan på hydrologi och vattenkvalitet som en effekt av grundförstärkningsåtgärder när torvområden passeras och att åtgärder för att minska denna påverkan beskrivs.

Trafikverkets kommentar: Länsstyrelsens punkter tas i beaktande i det fortsatta arbetet med järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

3.4.2.2 Grundvatten

I underlaget anges att järnvägen i stora delar kommer att passera genom områden med fastmark och att grundförstärkningsåtgärder generellt inte kommer att krävas i dessa områden. Men i lägre partier och svackor i topografin med förekomst av torvområden kan det komma att krävas någon form av grundförstärkning. Trafikverket uppger också att terrängen i området för planerad sträcka kan medföra att järnvägen behöver gå i tunnlar i vissa delar. Man bedömer att kvalitet och kvantitet på grundvattnet tillfälligt kommer att påverkas under byggtiden.

Grundförstärkande arbeten och anläggande av tunnlar och andra anläggningsarbeten som kan komma att påverka grundvattnet behöver beskrivas och de hydrogeologiska förhållandena i området behöver utredas. Utredningen ska innehålla en bedömning av hur grundvattennivåer kan påverkas under bygg- och driftskedet samt vilka påverkansområden eventuella grundvattenavsänkningar kan ge upphov till. En uppskattning av omfattningen och dimensioneringen av eventuell grundvattenbortledning ska göras samt beräkningar av förväntade avsänkningar.

Samtliga föreslagna alternativa sträckningar korsar grundvattenförekomsten Bollebygd (WA61038232), en sand- och grusförekomst med mycket goda uttagsmöjligheter av vatten. Kemisk och kvantitativ status är klassificerad till God och miljökvalitetsnormen (God status) uppnås. Det är av stor vikt att utformningen av järnvägen görs på ett sådant sätt att den kvantitativa samt kemiska grundvattenstatusen förblir god. Eventuell påverkan och dess konsekvenser på dricksvattenförsörjning och grundvattenberoende ekosystem behöver tydligt redovisas inom detta område.

Trafikverket behöver till kommande skede identifiera skyddsobjekt som kan komma att påverkas av förändrade grundvattennivåer som byggnader, ledningar, tunnlar, vattentäkter, brunnar, stabilitetsförhållanden samt natur- och kulturvärden. Indirekta effekter av byggnationen av järnvägen, såsom förändrad grundvattenbildning till följd av hårdgjorda ytor och avledning av dagvatten, behöver beaktas. Trafikverket behöver även utreda konsekvenserna av anläggningens påverkan och effekt på grundvattenströmningarna längs sträckan. Eventuell förekomst av föroreningar i det bortledda grundvattnet ska också utredas. För att minimera negativ påverkan ska lämpliga skyddsåtgärder identifieras och en plan för uppföljning och beredskap vid eventuella störningar redovisas.

Trafikverkets kommentar: Länsstyrelsens synpunkter tas i beaktande i det fortsatta arbetet. I projekteringen av järnvägsanläggningen kommer hänsyn att tas för att säkerställa att vattenförekomsternas status inte påverkas negativt, varken på kort eller lång sikt.

Grundvattenpåverkan kommer beskrivas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning och hanteras enligt 11 kapitlet miljöbalken där det blir aktuellt.

3.4.2.3 Vattenverksamhet

Eventuella arbeten i ytvatten behöver beskrivas samt hur dessa avses att hanteras gällande anmälan eller tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken. Till samråd 2 behöver även vattenverksamheter och tillstånd kopplade till dessa beskrivas i underlaget.

Länsstyrelsen upplyser om att åtgärder som kan innebära bortledning av grundvatten (sprängning, djup grundläggning eller eventuell pålning) innebär en vattenverksamhet som regleras i 11 kap. miljöbalken. Bortledning av grundvatten är tillståndspliktig om det inte är uppenbart att vare sig allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamhetens inverkan på vattenförhållandena. Det är Trafikverkets ansvar att göra denna bedömning.

Trafikverkets kommentar: Påverkan på grund av eventuella vattenverksamheter kommer att hanteras enligt 11 kapitlet miljöbalken.

3.4.2.4 Markavvattning

Av underlaget framgår det att det inte finns några markavvattningsföretag i området för aktuell järnvägsplan.

Skyddsvallar och diken som anläggs i syfte att skydda järnvägen från skyfall och dagvatten är inte att anse som markavvattning. Åtgärder som görs för att skydda järnvägen mot vatten från ett vattenområde, genom vall eller dike, eller där avvattning av marken krävs för järnvägen och där åtgärden syftar till att varaktigt öka markens lämplighet är dock markavvattning enligt 11 kap. miljöbalken.

I Västra Götalands län är markavvattning förbjuden och om så avses utföras krävs dispens och tillstånd från Länsstyrelsen eller Mark- och miljödomstolen.

Om markavvattning krävs för järnvägen bör Trafikverket även utveckla hur detta görs för att undvika skador för jord- och skogsbruket.

Trafikverkets kommentar: Länsstyrelsens synpunkter tas i beaktande. Om markavvattning blir aktuellt kommer det att hanteras inom tillståndsprövningar enligt 11 kapitlet miljöbalken.

3.4.2.5 Påverkan på fisk

I västra delen av järnvägskorridoren kommer stråken passera på bro över Nolån och Sörån. I tillåtlighetsprövningen har Trafikverket beskrivit att inga brostöd kommer placeras i Nolån eller Sörån. Sörån bedöms ha högre värden för fisk än Nolån och där finns en population av den rödlistade flodpärlmusslan. I Nolån finns strömmiljöer med bland annat öring. Öring är numera en rödlistad art (NT – nära hotad). Även lax (NT) kan ta sig hit upp och leka. Det är viktigt att Trafikverket inför samråd 2 utreder järnvägens eventuella effekter på vandrande fiskarter och akvatiska livsmiljöer i åar och vattendrag under bygg- och driftskede. Detta innefattar risk för grumling av vatten, störningar som kan påverka fiskens vandring och lek, samt påverkan på viktiga lek- och uppväxtområden för dessa och övriga förekommande fiskarter.

Gällande bropassagera över Nolån och Sörån gör Länsstyrelsen, utifrån de uppgifter som redovisats i detta skede, bedömningen att det med rätt försiktighetsåtgärder vid anläggandet rör sig om en begränsad påverkan på akvatiska värden.

Trafikverkets kommentar: Länsstyrelsens synpunkter tas i beaktande i det fortsatta arbetet med järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

3.4.2.6 Information om ändrad ytvattenförekomst

Länsstyrelsen vill uppmärksamma Trafikverket på att den nuvarande (förvaltningscykel tre) vattenförekomsten Surtan (WA42105633) i den

fjärde förvaltningscykeln kommer ersättas av en betydligt kortare vattenförekomst (WA81953610). Anledningen till att vattenförekomsten kortats av är att det i riktlinjerna för den revidering av vattenförekomstindelningen som gjordes inför förvaltningscykel fyra angavs att en vattenförekomst ska starta först när det finns ett avrinningsområde uppströms som är större än 10 km². Den nya kortare vattenförekomsten går inte in i någon av de föreslagna stråken. Det innebär att det utifrån MKN inte kan ställas krav på åtgärder och hänsyn för morfologiskt tillstånd. Däremot är det fortsatt viktigt att järnvägen inte äventyrar uppnåendet av den nya vattenförekomstens MKN genom negativ påverkan på hydrologi och/eller vattenkvalitet nedströms i den nya vattenförekomsten. Att krav på åtgärder och miljöhänsyn inte kan ställas utifrån MKN innebär heller inga avsteg från att miljöbalkens allmänna hänsynsregler ska tillämpas.

Vid dagens datum är den nya databasen VISS2 fortfarande dold för externa användare. Aktuellt underlag för vattenförekomsternas nya status med mera kan tillhandahållas från Länsstyrelsens beredningssekretariat (beredningssekretariatet.vastragotaland@lansstyrelsen.se).

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar påtalet om förändringen av vattenförekomsten Surtan till kommande förvaltningscykel och kommer att inhämta informationen från beredningssekretariatet.

3.4.3 Kulturmiljö

Länsstyrelsen bedömer att samrådsunderlaget med tillhörande kulturarvsanalys är tillräckliga och kan ligga till grund för val av förordat stråk.

Länsstyrelsen anser att kulturarvsanalysen är välgjord och har arbetats in i samrådshandlingen. De särskilt känsliga och känsliga kulturmiljöerna som redovisas i samrådshandlingen hade med fördel kunnat redovisas på en karta tillsammans med de utredda alternativa stråken för att tydliggöra vilka utpekade miljöer som berörs av vilka stråk. Även en karta där utredda stråk, känsliga kulturmiljöer samt forn- och kulturhistoriska lämningar visas tillsammans hade ökat läsbarheten.

Vidare anser Länsstyrelsen att järnvägens huvudsakliga anläggningstyp för de alternativa stråken behöver tas hänsyn till när det kommer till miljöbedömningens redovisning av miljöaspekten Kulturmiljö. Flertalet av de fornlämningar som passerar av mörkblått stråk i delområde väst ligger inom det tänkta tunnelområdet och kan därmed inte förväntas påverkas negativt av järnvägen. Detta behöver förtydligas. Även under kapitel 6

Fortsatt arbete bör det tydliggöras att arkeologiska utredningar enligt 2 kap. 11 § kulturmiljölagen utförs som en del av arbetet med att ta fram denna järnvägsplan.

Till samråd 2 bör Trafikverket redogöra för samtliga fornlämningar och andra kulturmiljövärden som berörs av projektet samt dess konsekvenser för dessa värden.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Länsstyrelsens bedömning. En karta som visar utredda stråk tillsammans med känsliga och särskilt känsliga kulturmiljöer samt forn- och kulturhistoriska lämningar kommer inte tas fram till miljökonsekvensbeskrivningen, då endast det valda stråket konsekvensbedöms i samråd 2. Behovet av eventuella ytterligare kartor för att så tydligt som möjligt beskriva bedömda konsekvenser kommer att ses över i det kommande arbetet.

I samrådsportalen som tillhandahölls under samrådstiden var det möjligt att se de utredda stråken tillsammans med känsliga och särskilt känsliga kulturmiljöer i en interaktiv karta. Även forn- och kulturhistoriska lämningar gick att se tillsammans med stråken.

Trafikverket avser att i underlaget inför samråd 2 förtydliga att arkeologiska utredningar enligt 2 kap. 11 § kulturmiljölagen genomförs som en del av arbetet med att ta fram järnvägsplanen. Trafikverket avser även att redogöra för samtliga fornlämningar och andra kulturmiljövärden som berörs av valt stråk.

3.4.4 Risk för översvämning

3.4.4.1 Skyfall

Trafikverket behöver utreda risken för översvämning av järnvägen vid skyfall. Den simuleringsmodell som används för att analysera skyfall behöver motiveras. En enkel lågpunktskartering kan vara otillräcklig. För mer information kan MCF:s vägledning [Metod för skyfallskartering av tätorter](#) nyttjas.

Trafikverket behöver beskriva vilka scenarier (återkomsttider) som har studerats i skyfallsutredningar och motivera val av scenarier. I den övergripande lågpunktskartering som presenteras i samrådsunderlaget har Trafikverket använt en klimatfaktor på 1,4 vilket är bra och är i linje med IPCC:s klimatscenario 8,5. Länsstyrelsen rekommenderar att en samhällsviktig verksamhet, vilket järnvägen utgör, ges en högre säkerhetsnivå än annan bebyggelse och planeras så att funktionen kan upprätthållas vid en översvämning. Se även länsstyrelsens

Rekommendationer för hantering av översvämning till följd av skyfall.

Ett sätt att säkerställa en högre skyddsnivå för anläggningen är att dimensionera anläggningen för ett kraftigare skyfall än ett 100-årsregn.

Trafikverket behöver beskriva vad som anses vara acceptabel risk och inte samt motivera den bedömningen. Särskilt fokus behöver ligga på konsekvenserna vid dimensionerande scenarier.

Järnvägen riskerar att påverka befintliga avrinningsstråk. Det kan ge negativa konsekvenser för befintlig bebyggelse och infrastruktur. Trafikverket behöver utreda påverkan på omkringliggande områden, med utgångspunkt att järnvägen inte får försämra förutsättningarna för befintlig bebyggelse.

Det behöver tydligt framgå vilket område som har undersökts i skyfallskarteringar. Avrinningsområden kan vara mycket stora, och effekter vid markförändringar kan uppkomma både uppströms och nedströms. Det behöver framgå hur undersökningsområde och påverkansområde har valts.

I skyfallsutredningar kan även påverkan på vattendrag behöva beaktas. Särskilt i mindre vattendrag kan flöden påverkas mycket vid skyfall.

Tunnlar behöver dimensioneras för att undvika risk för översvämning vid skyfall.

Trafikverkets kommentar: Miljöaspekten risk för översvämning, ras och skred har ingått i miljöbedömningen. Trafikverket kommer att genomföra en konsekvensanalys av framtida situationer med skyfall. Konsekvensanalysen kommer att utgöra grund för eventuella förslag till åtgärder.

Påverkan av skyfall och höga flöden på avrinningsstråk, vattendrag och kringliggande mark kommer att analyseras.

Kriterier för acceptabel risk samt motivering av bedömningar kommer att tydliggöras i kommande utredningar. Till samråd 2 kommer konsekvenser och skyddsåtgärder vid översvämning att beskrivas och utvärderas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning för den nya järnvägen.

3.4.4.2 Höga flöden

Trafikverket behöver tydligt beskriva översvämning i vattendrag och sjöar och hur utredningar av översvänningsrisk har gått till. Det behöver tydligt framgå vilket dimensionerande scenario (återkomsttid) som har

undersökts. Länsstyrelsen såväl som Boverket förespråkar att ett beräknat högsta flöde ska vara dimensionerande vid planering av samhällsviktig verksamhet. Vattennivå påverkas inte bara av höga flöden i vattensystemet, utan även vatten vid skyfall kan ha stor påverkan på vattennivån i vattendrag.

Det behöver framgå vilka modeller som används vid beräkningar av dimensionerande flöden. Trafikverket behöver också motivera valet av modell. Antaganden, osäkerheter och bedömningar behöver presenteras.

Det är särskilt viktigt att fokusera på konsekvenserna av en översvämning. Trafikverket behöver beskriva vilka konsekvenser som kan uppstå och huruvida de är acceptabla eller inte.

Översvämning kan både drabba den nya järnvägen, och kan påverka hur situationen vid översvämning ser ut för omkringliggande bebyggelse och infrastruktur. Tunnlar behöver dimensioneras för att undvika risk för översvämning vid höga flöden.

Skyddsåtgärder behöver beskrivas. Bedömning av genomförbarheten av skyddsåtgärderna behöver ingå. Skyddsåtgärder mot översvämning kan stå i konflikt med andra värden, såsom natur- och kulturvärden samt vattenmiljöer.

Översvämningsrisker kan också behöva bedömas för de följdprojekt som järnvägsplanen innebär. Det kan vara kritiskt för genomförbarheten.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att genomföra en konsekvensanalys av framtida flöden där bland annat beräknad värsta situation analyseras. Utifrån konsekvensanalysen kommer dimensionerande värden att beslutas. Påverkan av skyfall och höga flöden på avrinningsstråk, vattendrag och kringliggande mark kommer att analyseras.

Kriterier för acceptabel risk samt motivering av bedömningar kommer att tydliggöras i kommande utredningar. Till samråd 2 kommer konsekvenser och skyddsåtgärder vid översvämning att beskrivas och utvärderas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning för den nya järnvägen.

3.4.5 Människors hälsa och säkerhet

3.4.5.1 Farligt gods

Trafikverket beskriver att järnvägen inte dimensioneras för farligt gods. Vanligen är utgångspunkten för Trafikverkets övriga järnvägsanläggningar att gods och farligt gods åtminstone ska kunna transporteras i undantagsfall. Om detta ska gälla även för den aktuella järnvägssträckan behöver Trafikverket förtydliga det och beskriva förutsättningarna för planering längs med järnvägen. Om det finns vissa förutsättningar eller riktlinjer som Trafikverket önskar att kommunen förhåller sig till i sin planering behöver det framgå.

En bro för järnvägen ska passera över Kust till kust-banan. Trafikverket behöver utreda och beskriva risker kopplade till passage över Kust till kust-banan, där farligt gods transporteras. Eventuella skyddsåtgärder behöver också utredas, beskrivas och säkerställas.

Trafikverkets kommentar: Den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås dimensioneras för persontrafik. Vid en händelse att Kust till kust-banan inte kan nyttjas för godstrafik finns alternativa omledningssträckor mellan Göteborg och Borås antingen via Herrljunga eller via Varberg. Utformningen av passagen över Kust till kust-banan, där det går godstrafik, utreds och eventuella behov av skyddsåtgärder kommer redovisas i kommande underlag till samråd 2.

3.4.5.2 Farliga verksamheter

Trafikverket behöver beskriva om det finns externa riskkällor, såsom industriella anläggningar, som kan innebära en risk för transporter på järnvägen. Exempelvis ligger Flügger färgs centrallager vid Grönkullenmotet. Olycksriskerna och dess påverkan på järnvägen behöver utredas och beskrivas. Utgångspunkter, antaganden och osäkerheter behöver tydligt framgå. Trafikverket behöver också beskriva skyddsåtgärder där de krävs och beskriva genomförbarheten av tilltänkta åtgärder.

En bensinstation som är belägen vid Kullamotet uppges utgöra ett riskobjekt för den nya järnvägen. Järnvägen ska passera på bro över bensinstationen. Trafikverket behöver beskriva olycksrisker kopplade till detta. Det behöver tydligt framgå vilka avstånd som råder mellan riskobjektet och järnvägen och övriga yttre förutsättningar. Olycksrisker behöver beskrivas och konsekvensavstånd redovisas. Eventuella skyddsåtgärder behöver också utredas, beskrivas och säkerställas.

Trafikverkets kommentar: Påverkan från externa riskkällor, inklusive industriella anläggningar och bensinstationen, på den planerade anläggningen utreds inom projektet och kommer att beskrivas. Bedöms skyddsåtgärder behöva vidtas kommer dessa arbetas in i den planerade anläggningen och redovisas i relevanta handlingar.

3.4.5.3 Räddningstjänstens insats

Räddningstjänstens möjlighet till insats behöver beaktas och beskrivas. Det kan bland annat röra åtkomst och framkomlighet, uppställningsmöjligheter och tekniska system.

I tunnlar är det särskilt viktigt att beakta och säkerställa räddningstjänstens insatsmöjligheter. Även personsäkerhet för passagerare och möjligheten till utrymning behöver beskrivas.

Trafikverkets kommentar: Räddningstjänstens insatsmöjligheter kommer att beaktas i det fortsatta arbetet med utformningen av anläggningen. Trafikverket kommer att samrådas med berörda räddningstjänstförbund (Räddningstjänsten Storgöteborg samt Södra Älvsborgs räddningstjänstförbund). Utöver räddningstjänstens insatsmöjligheter kommer även säkerheten för ombordvarande och möjligheten till utrymning från tåg att beskrivas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

3.4.5.4 Buller och vibrationer

Kommande miljökonsekvensbeskrivning behöver utreda vilket behov av skyddsåtgärder för buller som behövs för att begränsa bullerpåverkan under driftskedet.

Även bullerpåverkan under byggskedet behöver belysas, särskilt i de delar av sträckan där det finns bostadshus eller skolor/förskolor i närheten. Till kommande skede bör det även framgå av handlingarna hur nära järnvägen hamnar bostäderna.

Även påverkan av vibrationer behöver undersökas.

Trafikverkets kommentar: Bullerskyddsåtgärder kommer att utredas för att innehålla gällande riktvärden för trafikbuller enligt proposition 1996/97:53. Förslag till bullerskyddsåtgärder kommer att presenteras i samråd 2 och beskrivas i järnvägsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Ur ett bullerperspektiv kommer avstånd mellan bebyggelsen och den nya järnvägen inte att redovisas. Däremot

utreder Trafikverket avstånd mellan bebyggelsen och anläggningen ur ett riskperspektiv (urspårningsrisker) vilket kommer att redovisas.

Byggbuller kommer att utredas på en övergripande nivå inom arbetet med järnvägsplanen och därefter fördjupas i arbetet inför byggstart. Trafikverket kommer att sträva efter att följa Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15). För att begränsa bullerstörningarna under byggskedet kommer Trafikverket att arbeta med olika åtgärder enligt en så kallad åtgärdstrappa. Det kan exempelvis handla om begränsning av arbetstid, tillfälliga bullerskyddsåtgärder och så vidare. Byggbullret kommer att följas upp kontinuerligt under byggtiden och åtgärder vidtas efter behov.

Även behov av vibrationsdämpande åtgärder kommer att utredas och redovisas till samråd 2.

3.4.5.5 Geoteknik

Inom järnvägskorridoren finns det lägre partier och en hel del torvområden som kan komma att kräva någon form av geoteknisk åtgärd alternativt påverka val av anläggningstyp för järnvägen i just de delarna. Även andra partier med stabilitetsproblem kan förekomma längs med det förordade stråket. I det fortsatta arbetet behöver Trafikverket utreda stabiliteten ytterligare för det förordade stråket.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Länsstyrelsens synpunkter. I det fortsatta arbetet med utformningen av anläggningen kommer behov och dimensionering av geotekniska förstärkningsåtgärder för att säkerställa erforderlig stabilitet att utredas vidare.

3.4.6 Masshantering

Av samrådshandlingen framgår det att fortsatta utredningar kommer att göras avseende masshantering. Länsstyrelsen anser att det även översiktligt behöver framgå i kommande underlag om hur masshanteringen kommer att ske.

Masshanteringsfrågan kan komma att påverka byggbarheten och därmed vilket stråk som väljs. I bedömningsmatriserna står endast Masshantering som en samlingsaspekt men olika typer av massor påverkar byggbarheten på olika sätt. Exempelvis om området innehåller mycket torv eller om den planerade järnvägen går genom stora bergsområden. Det bör vidare utredas dels att massorna kan hanteras, dels vilken påverkan ingreppet

innebär för miljön. Detta kan med fördel även förtydligas under avsnitt 5.4 Byggbarhet.

Kommande miljökonsekvensbeskrivning behöver innehålla översiktlig information om typer av schaktmassor, mängder, återanvändning och bearbetning, upplagsytor samt omlastning och transporter.

Trafikverkets kommentar: Hur de olika stråken påverkar mängden massor och intrång i torvområden har varit en viktig faktor i utvärderingen av stråk. Masshantering har också varit en parameter i hållbarhetsbedömningen vid val av stråk. För samtliga utredda stråk har ambitionen varit att om möjligt undvika torvområden.

Masshanteringen kommer i det fortsatta arbetet att utredas mer ingående. En masshanteringsanalys kommer att tas fram för att beskriva hur projektet kan arbeta för att i så hög grad som möjligt återanvända massor inom projektet.

En översiktlig redovisning av hur masshanteringen kommer genomföras kommer att beskrivas i planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen i syfte att bland annat säkerställa byggbarheten. Inför byggstart kommer sedan masshanteringsanalysen att förfinas och en masshanteringsplan tas fram. Miljöpåverkan av masshantering kommer att beskrivas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning.

Intrång i torvområden kommer i möjligaste mån att begränsas.

3.4.7 Förorenade områden

Inom järnvägskorridoren har fem potentiellt förorenade områden identifierats utifrån EBH-stödet. Ett av de identifierade objekten, objekt B, berörs direkt av orange stråk, vilket inte beskrivs i underlaget. Det kan även finnas andra förorenade områden än de som är registrerade i EBH-stödet. Exempelvis kan olyckor ha inträffat på väg 40 där släckinsatser med brandskum orsakat föroreningar av PFAS. Statens Geologiska Undersökningar, SGU, har utfört inventering av platser där brandskum med innehåll av PFAS har hanterats. En sådan plats finns på väg 40 i höjd med Lövåsen. Materialet är inte heltäckande och SGU, kommunen och räddningstjänsten kan ha mer information om platser där PFAS-innehållande brandskum hanterats. Detta behöver kompletteras till kommande skede.

De olika alternativa stråken skiljer sig något avseende närhet till potentiellt förorenade områden. Länsstyrelsens bedömning är att om

förorenade områden kan saneras i samband med byggskedet kan det ge en positiv effekt, förutsatt att saneringsåtgärder och permanenta åtgärder för den nya järnvägen inte orsakar en ökad spridning eller exponering för föroreningar.

Till samråd 2 behöver samtliga potentiellt förorenade områden som påverkas av den nya järnvägen och på vilket sätt de påverkas, både i bygg- och driftskedet redovisas och beskrivas.

Anläggningsarbeten som kan påverka spridningsförutsättningar för föroreningar i mark, grundvatten och sediment, eller förändra exponeringssituationen för människor och miljö, ska beskrivas. Exempelvis djupa schakter som kan förändra grundvattenflöden och öka spridningen av föroreningar från närbelägna förorenade områden. Det ska även beskrivas hur sådana arbeten som ger en permanent påverkan kommer att påverka föroreningsspridning och exponering från förorenade områden i driftskedet.

De förorenade områden som påverkas av den nya järnvägen i byggskedet och i driftskedet ska utredas med avseende på föroreningssituationen och risk för spridning och exponering till människor och miljön av föroreningar. Resultat från utförda markmiljöundersökningar i mark, grundvatten, ytvatten och sediment ska redovisas, samt eventuella behov av kompletterande undersökningar.

Förorenade områden som behöver saneras ska redovisas, samt andra åtgärder som behöver utföras för att förhindra spridning eller exponering från förorenade områden med anledning av den nya järnvägen.

Skyddsåtgärder som ska vidtas i samband med schaktning i förorenade områden ska redovisas, bland annat hur länsvatten ska hanteras och renas.

Anmälningar som kommer att krävas för de saneringsåtgärder som ska utföras behöver anges.

Hur förorenade massor ska hanteras avseende borttransport, återanvändning och återvinning ska redovisas. Det ska redovisas vilka massor som kommer att behöva anmälas för återvinning av avfall för anläggningsändamål samt vilka massor som kan återanvändas inom projektet.

Det ska redovisas hur bedömning och kontroll ska utföras av uppkomna massor och förorenade massor. Massor som avses att återanvändas inom aktuellt projekt ska vara undersökta med avseende på föroreningar, och föroreningsnivån ska vara acceptabel för den platsen massorna avses att

återanvändas. Massorna ska även vara lämpliga ur tekniska aspekter. Uppkomna massor som avses återanvändas inom projektet behöver utredas avseende föroreningsinnehåll, och platsen där massorna avses återanvändas behöver utredas avseende vilka skyddsobjekt som finns och hur de påverkas och exponeras av ämnen och föroreningar från massorna.

Skyddsobjekten och deras känslighet för exponering av ämnen och föroreningar kan skilja sig längs sträckan och återanvändning av massor får inte innebära en oacceptabel risk för människor och miljön.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Länsstyrelsens synpunkter. Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att inkludera en redovisning av förorenade områden, uppskattat saneringsbehov och eventuella föreslagna åtgärder för att förhindra spridning eller exponering, se även bemötande av Länsstyrelsens yttrande (avsnitt 3.4.6 Masshantering).

Efter kontakt med Länsstyrelsen och Räddningstjänsten har det visat sig att nämnd plats på väg 40 i höjd med Lövåsen visade sig vara ett annat Lövåsen som ligger utanför järnvägskorridoren för Järnvägsplan Bollebygd, längre österut i Borås Stad. Informationen har också inhämtats från Bollebygds kommunen. Inga andra platser inom järnvägskorridoren för Järnvägsplan Bollebygd har identifierats där brandskum ska ha använts.

Hantering av förorenade massor kommer beskrivas i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Arbeten i förorenade områden kommer anmälas enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

3.4.8 Jord- och skogsbruk

3.4.8.1 Jordbruk

Till detta skede har Trafikverket enbart redovisat sitt ställningstagande/förutsättningar när det kommer till jordbruksmark. Jord- och skogsbruk omfattas av 3 kap. 4 § miljöbalken och det är de förutsättningarna som Trafikverket behöver utgå ifrån och föra ett resonemang kring. Detta behöver Trafikverket utveckla till kommande skede.

Vidare anser Länsstyrelsen att Trafikverket blandat ihop begreppet bruksbar med begreppet brukningsvärd. Begreppet bruksbar har inte någon koppling till lönsamhet i 3 kap. 4 § miljöbalken och därför bör

hela stycke två under avsnitt 3.4.7.1 Jordbruk (i PM Underlag till samråd 1) tas bort.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar påtalet och kommer till kommande handlingar att se över de aktuella skrivningarna i enlighet med Länsstyrelsens yttrande, både gällande att utveckla resonemanget om skogsbruket och användning av begreppen brukningsbar och brukningsvärd.

3.4.8.2 Skogsbruk

I avsnitt 3.4.7.2 Skogsbruk (i PM Underlag till samråd 1) hänvisas stycke ett till Lantmäteriets Handbok FBL. Länsstyrelsen anser att Trafikverket bör byta ut alla ”måste” i det stycket till ”bör” eller ”är riktlinjen” i stället. Detta för att stämma överens med källan.

Stycke två i samma avsnitt anser Länsstyrelsen är oklar vad som vill sägas och vad det tillför själva projektet. Länsstyrelsen tolkar stycket som att det handlar om bostadsfastigheter med brasved med 10–15 m³ sk/ha/år.

Normalt sett undviks dessa fastighetsbildningar då fastighetsbildningslagen (FBL) ska hindra olämplig uppdelning.

Länsstyrelsen anser att projektet i stället bör fokusera på att verka för god fastighetsbildning.

Vidare nämns det i samrådshandlingen att skogsbruket behöver nödvändig infrastruktur såsom vägnät och att befintlig skogsdikning inte raderas. Till kommande skeden behöver Trafikverket utveckla detta för de förordade stråken i väst och öst.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar påtalet och kommer till kommande handlingar att se över de aktuella skrivningarna i enlighet med Länsstyrelsens yttrande. I arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen utreds möjligheten till fortsatt skogsbruk vid det valda stråket.

3.4.9 Eventuella följdprojekt

Länsstyrelsen anser att det är otydligt om och i så fall vilka följdprojekt som järnvägen genererar. Detta behöver tydliggöras till kommande skede.

Om järnvägen kommer att innebära följdprojekt som inte hanteras inom ramen för järnvägsplanen behöver det framgå i vilken utsträckning de är avgörande för järnvägens genomförbarhet samt en bedömning av följdprojektens byggbarhet/genomförbarhet såsom parallella prövningar eller andra risker.

Trafikverkets kommentar: Följdprojekt och parallella prövningar kommer att redovisas tydligare till samråd 2.

3.4.10 Social konsekvensanalys

Under avsnitt 6 Fortsatt arbete (i PM Underlag till samråd 1) framgår det att fortsatta utredningar ska göras inom området sociala konsekvenser. Länsstyrelsen anser att det är positivt då både det förordade stråket i väst samt öst ligger lågt inom parametrarna Vardagsliv och Livsmiljö i hållbarhetsrosornas sociala dimension. I det fortsatta arbetet behöver dessa frågor arbetas vidare med, särskilt i de delar där rekreations- och friluftslivsområden samt viktiga rörelsestråk kan komma att påverkas.

Vidare vill Länsstyrelsen betona vikten av att ta fram en barnkonsekvensanalys inom projektet. En sådan analys är ett viktigt verktyg för att säkerställa att Barnkonventionen införlivas i samhällsplaneringen och utgör ett viktigt underlag för att tydliggöra vilka konsekvenser projektet får för barn och unga samt att barn och unga får komma till tals och få sina åsikter beaktade.

Trafikverkets kommentar: I arbetet med järnvägsplanen tas en social konsekvensanalys fram, som innefattar en barnkonsekvensanalys. Resultatet av den sociala konsekvensanalysen kommer att redovisas i samråd 2.

3.4.11 Integrerad landskapskaraktärsanalys

De sju karaktärsområdena är välbeskrivna utifrån värden, känslighet och potential i relation till en ny järnvägsanläggning. Länsstyrelsen anser att analysen och kartläggningarna ger förståelse för förutsättningarna i landskapet samt ger värdefullt stöd i kommande steg vid bedömning av utformning och gestaltning av järnvägen för det alternativ som väljs.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Länsstyrelsens synpunkter.

3.4.12 Gestaltningssprogram

Av samrådsunderlaget framgår det att en fördjupad utredning kopplat till gestaltning ska tas fram i det fortsatta arbetet. En sådan bör klargöra hur det förordade stråket tillgodoser och anpassas till värdena i landskapet. Detta gäller hela järnvägsplanens sträcka. Vidare anser Länsstyrelsen att den omfattning och omsorg om arkitektur som redovisas bland projektmålen på sidan 11 i samrådshandlingen är viktiga att sträva mot i det fortsatta arbetet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket delar Länsstyrelsens bedömning att gestaltningen är en viktig del av det fortsatta arbetet med utformningen av anläggningen. I kommande skede kommer gestaltungsarbetet att vidareutvecklas i syfte att tydliggöra hur den föreslagna järnvägsanläggningen är avsedd att utformas och anpassas med hänsyn till landskapets värden längs den sträcka som omfattas av järnvägsplanen. Trafikverket noterar även Länsstyrelsens synpunkt om vikten av att fortsatt verka för de arkitektoniska ambitioner som anges i projektmålen.

3.4.13 Kommunal planering

Järnvägskorridoren ligger utanför Bollebygd tätort och enbart en gällande detaljplan kan komma att påverkas av järnvägen. Då kommande markanspråk ännu inte är fullt utrett går det inte att bedöma om gällande detaljplan påverkas på något sätt. En järnvägsplan får inte byggas i strid mot en gällande detaljplan vilket innebär att den kan komma att behöva ändras, upphävas eller ersättas för att möjliggöra järnvägen. Trafikverket behöver ha en dialog med kommunen gällande detta.

Vidare ska järnvägsplanen för Bollebygd utformas så att ett framtida stationsläge i Bollebygd inte omöjliggörs. Stationslägets möjliga placering är en viktig förutsättning för kommunen och dess strategiska planering. Det är därför av stor vikt att Trafikverket för en dialog med kommunen i denna fråga så att planeringen kan ske samordnat och med hänsyn till kommunens långsiktiga utvecklingsmål.

Trafikverkets kommentar: I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att utreda hur järnvägsplanens markanspråk förhåller sig till gällande detaljplan. Trafikverket har löpande dialog med kommunen angående både hantering av befintlig detaljplan och att inte omöjliggöra ett stationsläge.

3.4.14 Kommande beslut om tillåtlighet och eventuella villkor

Som framgår av underlaget har regeringen beslutat att ny järnväg mellan Göteborg–Borås ska tillåtlighetsprövas enligt 17 kap. 3 § miljöbalken. Om regeringen ger tillåtlighet för det högst rangordnade lokaliseringsalternativet, ska järnvägen anläggas inom den korridoren. Ett sådant beslut har ännu inte kommit från regeringen. Vanligtvis brukar ett sådant beslut förenas med ett antal villkor som behöver uppfyllas. Då beslutet med eventuella villkor inte finns till detta skede kan Länsstyrelsen i nuläget inte bedöma om dessa uppfylls.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta. Regeringen har 2026-06-11 fattat beslut om tillåtlighet. Utformningen av den nya järnvägen förhåller sig till beslutet om tillåtlighet och de villkor som anges i beslutet.

3.4.15 Val och bortval av stråk

3.4.15.1 Övergripande om valen och bortvalen

Länsstyrelsen anser att underlaget i detta tidiga skede ger en överblick om projektet och det är möjligt att följa och förstå de slutsatser Trafikverket drar när det orangea alternativet i väst samt det ljusblåa alternativet i öst förordas. Detta utifrån det underlag som finns tillgängligt i detta skede.

Samtidigt är fler delar inte tillräckligt utredda. Även järnvägsplanens markanspråk (permanent och tillfälliga), skyddsåtgärder, försiktighetsmått samt fulla konsekvenser saknas. Till kommande skeden krävs därför ytterligare fördjupningar och utredningar för att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till om Trafikverkets förordade stråk är de som är mest lämpliga med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön utan oskälig kostnad.

Vid val av stråk har särskild hänsyn tagits till de utpekade särskilt viktiga områdena att undvika som har höga naturvärden såsom Nolåns och Söråns dalgång samt Låddekärrsbu, vilket är positivt.

I nuläget är det inte möjligt att fullt ut överblicka de konsekvenser som anläggande av järnvägen kan få på yt- och grundvatten i de olika alternativa stråken. Utifrån samrådsunderlaget framstår det dock som möjligt att i det förordade stråket undvika en otillåten försämring eller äventyrande av möjligheten att nå miljö kvalitetsnormerna för berörda vattenförekomster med försiktighets- och skyddsåtgärder.

De alternativa stråken skiljer sig något avseende närhet till potentiellt förorenade områden men Länsstyrelsens bedömning är att det inte är avgörande för val av stråk. Om förorenade områden kan saneras i samband med byggskedet kan detta innebära en positiv effekt, förutsatt att saneringsåtgärder och permanenta åtgärder för den nya järnvägen inte orsakar en ökad spridning eller exponering för föroreningar.

De avvägningar som Trafikverket gör med motiven hög investeringskostnad samt komplexitet i byggbarhet, anser Länsstyrelsen att Trafikverket får anses ha den kompetens och den insynen i projektförutsättningarna som krävs för att göra relevanta bedömningar av

kostnader jämfört med nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått samt tekniska svårigheter. Dock behöver dessa förtydligas till kommande samråd 2. Exempelvis anser Länsstyrelsen att Trafikverket bör förtydliga torvens och masshanteringens tyngd när det kommer till bygg- och genomförbarheten. Detta specifikt för den östra delen för att öka förståelsen för hur man utifrån en sammanvägd bedömning landat i det ljusblåa alternativet.

Oavsett val av stråk kommer Trafikverket att behöva hantera risker kopplade till översvämning, stabilitet, farligt gods, närhet till farliga verksamheter, buller och vibrationer. Vidare krävs även arbete för att säkra god fastighetsbildning, väl avvägda placeringar av passager med järnvägen samt genomtänkt gestaltning av anläggningen i relation till omgivande miljöer. Eventuella villkor kopplade till regeringens tillåtlighetsprövning behöver också uppfyllas.

För kommande skeden när underlag tillkommit, fördjupats eller blivit mer detaljerade, bör även bedömningarna uppdateras för att ge en samlad helhetsbild. Detta är även viktigt för att tydliggöra de bakomliggande faktorerna vid val av huvudsaklig anläggningstyp längs sträckan.

3.4.15.2 Västra delen

Utifrån det underlag som finns tillgängligt i detta skede anser Länsstyrelsen att det orangea alternativet är det mest fördelaktiga ur flera perspektiv. Det orangea stråket följer huvudsakligen befintlig infrastruktur vilket innebär mindre intrång, barriäreffekter och påverkan på landskapsbilden. Detta är även positivt ur bullersynpunkt.

Det orangea stråket berör enstaka kända fornlämningar och fragmenterar jordbruksmarken minst av alla tre alternativ. Genom att även välja ett alternativ närmare väg 40 och tätorten bedöms man även skapa bättre förutsättningar för att i framtiden eventuellt kunna bygga en station i Bollebygd.

Alla stråk inom delområde väst anses vara likvärdiga när det kommer till påverkan på grundvattennivåer och grundvattenförekomster. Oavsett val av stråk kommer man att behöva passera Nolån och Sörån med höga värden. Jämfört med grönt och mörkblått stråk verkar orange stråk inte ha lika stora utmaningar vid passage av vattendragen, vilket är positivt sett till risken för påverkan på miljökvalitetsnormerna.

Trafikverket förefaller även ha tagit särskild hänsyn till de utpekade särskilt viktiga områdena att undvika som har höga naturvärden såsom Nolåns och Söråns dalgång samt Låddekärrsbu. I detta skede saknas visst

underlag som detaljerade naturvärdesbedömningar och heltäckande artskyddsbedömningar, men Länsstyrelsen ser dock inga skäl till att utifrån tillgängliga uppgifter göra någon annan bedömning än slutsatserna i samrådsunderlaget vid val av det orangea stråket.

Orange stråk innebär även kortare del i tunnel jämfört med mörkblått stråk vilket är positivt utifrån ett masshanteringsperspektiv. Dock bör det förtydligas i miljöbedömningen att de flertalet fornlämningar som passerar av mörkblått stråk ligger inom det tänkta tunnelområdet och kan därmed inte förväntas påverkas negativt av järnvägen.

3.4.15.3 Östra delen

Utifrån en sammanvägd bedömning förordar Trafikverket det ljusblåa stråket i östra delen. Länsstyrelsen motsätter sig inte denna bedömning men anser att Trafikverket bör förtydliga torvens och masshanterings tyngd när det kommer till bygg- och genomförbarheten för projektet. Detta för att öka förståelsen för avvägningen mellan detta och de kulturmiljöer samt rekreations- och friluftslivsområdet som kan komma att påverkas negativt av detta stråk.

Gult och brunt stråk är lokaliserade närmare befintlig infrastruktur än ljusblått stråk och berör endast enstaka kända fornlämningar. Trafikverket bedömer att gult stråk ger minst negativ påverkan på kulturmiljö och utifrån ett sammantaget kulturmiljöperspektiv delar Länsstyrelsen den bedömningen. Det förordade ljusblåa stråket berör en välbevarad torplämning, Vanna kvarn, en fältspatsgruva och känsliga kulturmiljöer vid Lövåsen och Björkelund. Länsstyrelsen har förståelse för att andra skäl väger tyngre än påverkan på kulturmiljövärden i detta fall och ljusblått stråk kan accepteras under förutsättning att berörda fornlämningar undersöks och dokumenteras.

Med ljusblått stråk undviker man i större utsträckning långa broar och de djupa torvmossar med höga naturvärden, vilket även är positivt utifrån ett klimat- och genomförbarhetsperspektiv. Detta anser Länsstyrelsen att Trafikverket med fördel kan förtydliga i handlingarna. Det ljusblåa stråket bedöms även påverka yt- och grundvatten mindre jämfört med gult och brunt stråk som även skulle kunna påverka vattenkvaliteten i nedströms liggande vattendrag.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Länsstyrelsens synpunkter och bedömningar. Återkoppling i specifika sakfrågor har getts i övriga avsnitt ovan.

3.5 Kommuner

3.5.1 Bollebygds kommun

Bollebygds kommun ställer sig i huvudsak positiv till planeringen av ny järnväg mellan Göteborg och Borås. Utbyggnaden bedöms vara av stor betydelse för hållbar regional utveckling, förbättrad arbetspendling och stärkt tillgänglighet inom regionen samt till Landvetter flygplats.

Kommunen ser positivt på att Trafikverket i detta skede redovisar alternativa stråk och inhämtar synpunkter inför fortsatt planering. Kommunen vill samtidigt framföra ett antal synpunkter och förtydliganden som bör beaktas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Kommunens övergripande ställningstagande är följande:

- Kommunen tillstyrker fortsatt planering av ny järnväg i stråket Göteborg–Borås och delar bedömningen att en kapacitetsstark järnvägsförbindelse är nödvändig för att möta framtida transportbehov och bidra till klimatomställningen.

Stråket har potential att:

- Stärka arbetsmarknaden i regionen.
- Möjliggöra ökat hållbart resande.
- Minska vägtrafikens klimatpåverkan.
- Förbättra tillgängligheten till regionala och internationella målpunkter.

I kommunfullmäktiges antagande av kommunens yttrande 2026-05-07 anges vidare att Bollebygds kommun förespråkar Orange stråk i väster och Ljusblått stråk i öster.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar kommunens ställningstagande.

3.5.1.1 Samordning med kommunal planering

Det är av stor vikt att järnvägens lokalisering och utformning samordnas med kommunens översiktsplanering och långsiktiga utvecklingsstrategier. Den fortsatta planeringen bör möjliggöra en hållbar samhällsutveckling och inte försvåra framtida markanvändning eller utvecklingsområden.

En nära och kontinuerlig dialog mellan Trafikverket och kommunen är nödvändig i kommande skeden.

Kommunen vill se en justering i det ljusblå stråket i den östra delen för att säkerställa att Vanna kvarn, inom den södra delen av Vannamyst 1:3, samt Vannasjön lämnas orört och opåverkat av den fysiska delen av järnvägen. Detta går då i linje med kommunens synpunkter i yttrandet gällande miljö och landskapshänsyn samt boendemiljö och hälsa.

Kommunen efterfrågar tydligare redovisning av trafiklösningar till och från Bollebygd via riksväg 40, särskilt vid Grönkullenmotet och Kullamotet.

Tidiga utredningar behövs för anslutande vägar, gång- och cykelbanor samt lokalkörbanor för att säkerställa tillgänglighet till Bollebygd och en framtida station. Den planerade järnvägen får inte försvåra etableringen av ett nytt reningsverk vid Kullamotet och kommunen efterfrågar därför tydligare höjdredovisningar vid brobygget samt klargöranden kring placering av eventuella broar, exempelvis över Sörån vid Bollekollen.

Trafikverkets kommentar: *Trafikverket kommer även i det fortsatta arbetet samråda och samordna utformningen av anläggningen med den kommunala planeringen.*

Trafikverket kommer att utforma anläggningen inom det valda stråket för att begränsa fysisk påverkan på Vannasjön och Vanna kvarn. Det valda stråket är bredare än vad det fysiska intrånget från järnvägsanläggningen kommer att bli i driftskedet.

Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet inför samråd 2 att utreda påverkan och utformning på de vägar som korsas av anläggningen. Någon permanent påverkan på väg 40 bedöms inte bli aktuell, däremot kommer eventuell justering av på- och avfartsramper vid Grönkullenmotet och Kullamotet samt påverkan under byggtiden att utredas och redovisas till samråd 2. Trafikverket kommer föra en fortsatt dialog med Bollebygds kommun gällande kommunens planer för reningsverket. Höjdredovisning kommer att redovisas till samråd 2.

3.5.1.2 Framtida stationsläge

Kommunen ser mycket positivt på att planeringen ska genomföras så att ett framtida stationsläge kan möjliggöras. Detta är en strategiskt viktig fråga för kommunens långsiktiga utveckling.

Järnvägens lokalisering och tekniska utformning bör därför säkerställa:

- God tillgänglighet till ett framtida stationsläge.
- Möjlighet till effektiva byten mellan trafikslag.

- Förutsättningar för hållbar stads- och tätortsutveckling.

Trafikverkets kommentar: Det valda stråket har utretts och utformats för att spårtekniskt inte omöjliggöra ett stationsläge i Bollebygds kommun i enlighet med de åtgärder som beskrivs i det medfinansieringsavtal som tecknats mellan Trafikverket, Västra Götalandsregionen, kommuner i stråket och Swedavia AB (Avtal avseende medfinansiering och samverkan för den gemensamma sträckningen Göteborg–Borås, TRV 2024/95008). Detta har vidare slagits fast i den avsiktsförklaring som upprättats mellan Trafikverket och Bollebygds kommun (Avsiktsförklaring avseende planeringsförutsättningar för Ny järnväg Göteborg–Borås och Bibana Mölnlycke – Järnvägsplan Bollebygd, TRV 2025/113462).

Då anläggandet av ett stationsläge i Bollebygds kommun inte ingår i projektet Ny järnväg Göteborg-Borås kommer frågan inte att utredas ytterligare. Trafikverket kommer fortsatt säkerställa att utformningen av den nya järnvägsanläggningen inom det valda stråket inte omöjliggör ett framtida stationsläge i Bollebygds kommun.

3.5.1.3 Miljö och landskapshänsyn

Kommunen betonar vikten av att påverkan på naturmiljö, kulturmiljö och landskapsbild minimeras. Särskild hänsyn bör tas till:

- Värdefulla naturmiljöer och ekologiska samband.
- Vattenmiljöer och grundvattenförhållanden.
- Kulturhistoriskt värdefulla miljöer exempelvis Låddekärrsbu.
- Rekreations- och friluftsområden.

Skydds- och kompensationsåtgärder bör utredas tidigt i processen.

Trafikverkets kommentar: De studerade stråken har anpassats med hänsyn till bland annat landskap, geografiska och miljömässiga förutsättningar inom järnvägskorridoren. Områden där en ny järnväg bedömts medföra stora negativa konsekvenser utifrån flera olika miljöaspekter har i möjligaste mån undvikits. I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att utforma anläggningen inom det valda stråket för att begränsa påverkan på värden för naturmiljö, kulturmiljö, landskapsbild, rekreation och friluftsliv med mera. Behov av skydds- och kompensationsåtgärder kommer att utredas och planerade åtgärder kommer redovisas i samråd 2.

3.5.1.4 Boendemiljö och hälsa

Den fortsatta planeringen bör prioritera åtgärder som minimerar negativa konsekvenser för närboende, särskilt avseende:

- Buller och vibrationer.
- Barriäreffekter.

Passager för gång-, cykel- och lokal trafik behöver säkerställas för att upprätthålla lokala samband. Trygghet och tillgänglighet i lokalsamhället ska beaktas.

Trafikverkets kommentar: I det fortsatta arbetet kommer behov av buller- och vibrationsdämpande åtgärder att utredas och föreslås efter behov. Förslag till bullerskyddsåtgärder kommer att dimensioneras för att innehålla gällande riktvärden för trafikbuller i proposition 1996/97:53.

Den nya järnvägen kommer att korsa befintliga vägar planskilt. Antingen anläggs vägpasagerna som broar över eller som vägportar under järnvägen. I vissa fall kan en väg behöva dras om för att möjliggöra passage vid en närliggande vägs passage. Fortsatt dialog kommer att ske med Bollebygds kommun gällande vägar och behov av tillgänglighet.

3.5.1.5 Klimat och hållbarhet

Kommunen ser positivt på projektets ambition att bidra till överflyttning från vägtrafik till järnväg. I det fortsatta arbetet bör även klimatpåverkan från byggskedet begränsas genom:

- Resurseffektiva lösningar.
- Klimatoptimerade materialval.
- Återbruk av massor där så är möjligt.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer arbeta för att reducera klimatpåverkan i arbetet med järnvägsplanen samt i kommande arbete inför byggstart. För svar gällande masshantering, se bemötande av Länsstyrelsens yttrande (avsnitt 3.4.6 Masshantering).

3.5.1.6 Fortsatt dialog

Kommunen ser fram emot fortsatt samverkan med Trafikverket under det fortsatta planeringsarbetet och inför kommande samråd, där mer detaljer

kring utformning, miljökonsekvenser och markanspråk kommer att redovisas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer fortsatt att föra en dialog med Bollebygds kommun och ser fram emot en fortsatt god samverkan.

3.5.2 Härryda kommun

Härryda kommun är positiva till att förordat stråk (Orange) ligger nära väg 40 och samlar infrastrukturen i landskapet för att minimera ytterligare en barriäreffekt. Kommunen är också positiva till att Orange stråk innebär möjligheter att undvika Rammsjön.

Kommunen ställer sig dock frågande till om val av stråk i Bollebygds kommun begränsar valmöjligheterna av stråk inom korridoren i Härryda kommun. Innan kommunen kan ta ställning till val av stråk önskas ett klargörande om förutsättningarna för stråkets möjliga fortsättningar inom Härryda kommun. Samrådshandlingen redovisar till exempel inte om järnvägen ska gå i tunnel, bank eller i markplan i den del av järnvägskorridoren som berör Härryda kommun.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Härryda kommuns ställningstagande. Val av stråk inom Härryda kommun kommer att studeras och väljas inom ramen för Järnvägsplan Landvetter flygplats–Bollebygd.

3.5.2.1 Att inte omöjliggöra framtida stationsläge

Härryda kommun anser, utifrån samrådshandlingen för delen Bollebygd, att Trafikverket inte har studerat förutsättningarna för att inte omöjliggöra ett framtida stationsläge i tillräcklig omfattning. För att möjliggöra hållbar utveckling, väl utbyggda stationslägen i framtiden och säkerställa tillräckligt resandeunderlag måste framtida stationslägen utredas och analyseras enligt järnvägsplanens projektmål och Trafikverkets fem bedömningsgrunder. En framtida stations placering bedöms till exempel ha betydande påverkan på hållbarhetsbedömning vad gäller vardagsliv, regional och lokal utveckling och samhällsekonomiska nyttor.

Trafikverkets kommentar: För principer gällande utredning av framtida stationsläge i Bollebygd, se bemötande av Bollebygds kommuns yttrande (avsnitt 3.5.1.2 Framtida stationsläge).

3.5.2.2 Framtida stationsläge Bollebygd

Härryda kommun är positiva till att ett framtida stationsläge i Bollebygd inte omöjliggörs och anser att stationen ska byggas så snart som möjligt. Kommunen efterfrågar att järnvägsplanen kompletteras med var längs stråken framtida stationslägen skulle kunna anläggas och illustrerar dessa i kartmaterial. Denna redovisning är nödvändig för att säkerställa att järnvägsplanen inte skapar hinder för framtida optimeringar och möjliggör strategisk planering av kollektivtrafiken. En sådan beskrivning stödjer även lokal och regional hållbar utveckling. Kommunen efterfrågar även redovisning och motivering av avskrivna alternativa stationslägen.

För Härryda kommun hade ett stationsläge söder om Bollebygds tätort varit att föredra. Ett sådant stationsläge skulle medföra att Rävlanda ligger på gång- och cykelavstånd vilket möjliggör hållbara resmönster för fler invånare och expanderar upptagningsområdet. I Härryda kommuns cykelstrategi finns förslag att prioritera en gång- och cykelväg mellan Rävlanda och Bollebygd. Om denna byggs skulle ett stationsläge inom gång- och cykelavstånd möjliggöra säkra och trygga resor och stärka järnvägens roll i ett hållbart transportsystem. En stationsplacering vid Grönkullenmotet innebär längre avstånd till både Bollebygd och Rävlanda vilket medför ökat bilanvändande för att nå stationen för en majoritet av potentiella resenärer.

Härryda kommun anser att det viktigaste är att det byggs en station i Bollebygd, placeringen av stationen är i det sammanhanget av underordnad betydelse.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att förtydliga var ett framtida stationsläge inte omöjliggörs för det valda stråket i kommande material till samråd 2.

Var Trafikverket bedömer att en framtida station inte omöjliggörs har studerats under utredningen av stråken. Placeringen av en station låser utformningen av de nya spåren i plan och profil, bland annat då de spårväxlar som krävs behöver vara placerade på ett rakspår. Ett stationsläge i dalgången är mycket svårt att få till, både plan- och profilmässigt. Grönt stråk har störst potential att inte omöjliggöra en station i dalgången, men stora utmaningar finns då en station låser utformningen i plan och profil på en lång sträcka både väster och öster om dalgången. Av de studerade stråken i väster (Orange, Grön och Mörkblå) är det endast stråk Orange och Grön där en möjlig spårutformning inte omöjliggör anläggandet av en station (i höjd med Grönkullenmotet).

3.5.2.3 Rävlanda och Rammsjön

Härryda kommun instämmer i att området runt Rammsjön har stora rekreativa värden samt är känslig för en storskalig järnväg som blir en ny barriär som bryter betydelsefulla samband och stråk. I samrådshandlingen saknas området norr och nordöst om Rammsjön som friluftsområde.

Detta område är väl använt för friluftsliv med flera motions- och vandringsspår som även har anknytning till motionsspåren som utgår från Hindås. Den ofullständiga kartläggningen kan påverka bedömningen av järnvägsplanens miljöpåverkan.

Härryda kommun vill även påtala att kommunens nyligen antagna översiktsplan belyser Rävlanda och Rammsjöns värden som består i det gröna och småskaliga där närheten till Storån och Rammsjöns friluftsområden ger goda möjligheter till rekreation.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar kommunens synpunkter. Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet att revidera kartmaterialet beträffande rekreations- och friluftsområdet runt Rammsjön till att omfatta ett större område i anslutning till sjön. Trafikverket bedömer att värden inom rekreations- och friluftsområdet har utretts i den utsträckning som krävs i detta skede. Att de värden som kommunen lyfter inte fullt ut redovisats har inte påverkat helhetsbedömningen. Påverkan på rekreations- och friluftsvärden vid Rammsjön kommer att hanteras i det fortsatta arbetet. Rekreations- och friluftsvärden kommer även att hanteras i kommande Järnvägsplan Landvetter flygplats–Bollebygd.

3.5.2.4 Kulturmiljö

Kulturarvsanalysen uppvisar brister i sin geografiska avgränsning. Analysen begränsas till Bollebygds kommun vad gäller kulturmiljöaspekter, medan fornlämningar avser hela korridoren. Detta innebär att potentiella kulturvärden inom den del av korridoren som ligger inom Härryda kommun inte har studerats med samma detaljeringsgrad.

Omkring Rammsjön finns en torpmiljö med flera torp med historisk kontinuitet från minst mitten av 1800-talet. Denna miljö omnämns inte i kulturarvsanalysen och bör utredas vidare för att fastställa dess kulturhistoriska värde. Härryda kommun efterfrågar ett förtydligande från Trafikverket angående omfattningen av kulturmiljöutredningen inom Härryda kommun, undersökning av torpmiljön vid Rammsjön och eventuella begränsningar i utredningsunderlaget.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar kommunens synpunkter. Trafikverket kommer komplettera kommande miljökonsekvensbeskrivning med relevant information som saknas inom järnvägskorridor Bollebygd. Kulturarvsanalysen kommer inte att uppdateras. Nämnda kulturmiljöer inom Härryda kommun kommer även att hanteras och beskrivas vidare i arbetet med järnvägsplan Landvetter flygplats–Bollebygd.

3.5.2.5 Naturvärden och arter

Härryda kommun önskar erhålla underlag för naturvärdesinventering inom Härryda kommun för vidare analys och arkivering. Vissa arter i naturvärdesinventering har ännu inte rapporterats i Artportalen. För en heltäckande bild bör värdearter kompletteras med tidigare artfynd från Artportalen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har rapporterat artfynden till Artportalen och kommer att delge kommunen resultatet från genomförd naturvärdesinventering för de delar som berör Härryda kommun.

I naturvärdesinventeringen bilaga 1.5 redovisas tidigare fynd av värdearter i en förteckning. Fyndens geografiska placering finns att tillgå i Artportalens kartverktyg. Redovisning i naturvärdesinventeringen är utförd enligt Svensk standard för naturvärdesinventering (SIS:19900:2023).

3.5.2.6 Fortsatt arbete

Kommunen understryker vikten av fortsatt samordning och dialog i kommande samråd och skeden. Det är av stor betydelse att framtida val av stråk för hela sträckan inte får en negativ inverkan på Härryda kommuns markanvändning, planering eller genomförande av kommunala utvecklingsinsatser.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer fortsatt föra en dialog med berörda kommuner och samordna projektet med den kommunala planeringen.

3.5.3 Borås Stad

Borås Stad ställer sig bakom Trafikverkets förslag att Orange stråk i väster och Ljusblått stråk i öster är de mest fördelaktiga stråken. Det ljusblå stråket i öster kopplar på ett bra sätt till förordat stråk över kommungränsen till Borås.

I sitt svar till järnvägsplanen för delen Borås ställde sig kommunen bakom Trafikverkets förslag i västra delen av Borås kommun. Dock innebär detta att Viareds framtida verksamhetsområde skärs av i väster, som är utpekad för fortsatt utveckling. En planskild korsning av ny järnväg ska därför inte omöjliggöras i den fortsatta utvecklingen av verksamhetsområden.

För Borås Stad, och kopplingen till Bollebygd, är en bra och utbyggd kollektivtrafik för arbets- och studiependling på Kust till kust-banan och med buss av största vikt. Stationen i Sandared och mellanliggande busshållplatser fyller en viktig funktion att via Borås eller Bollebygd nå den nya järnvägen.

En bra kollektivtrafik med buss från Bollebygd till ny station på Landvetter flygplats, kommer spela stor roll.

Orange stråks passage av Bollekollen bedöms inte påverka friluftsområdet, men det är viktigt att järnvägen passerar området på bro istället för bank. En bro innebär en minskad upplevd barriär då den möjliggör siktlinjer, men även en minskad fysisk barriär då det går att passera under bron. Detta skulle möjliggöra att tillgängligheten mellan Bollekollen och nuvarande parkering lättare bibehålls.

Orange stråks passage genom dalgången riskerar även ge stor bullerpåverkan på ett vidsträckt område. Därför är det viktigt att utreda den totala bullersituationen som orsakas av statlig infrastruktur (väg 40 samt ny järnväg) och att bullerskyddande åtgärder vidtas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Borås Stads yttrande. Synpunkter gällande utformningen vid Viared hänvisas till järnvägsplanen för delen Borås, synpunkter gällande buller hänvisas till bemötande av Länsstyrelsens yttrande (avsnitt 3.4.5 Människors hälsa och säkerhet) och påverkan på verksamheten vid Bollekollen till bemötande av Bollekollen ABs yttrande (avsnitt 3.10.1 Bollekollen AB).

3.6 Berörd region, kollektivtrafikmyndighet och kommunalförbund

3.6.1 Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG)

Orange stråk, som utgör Trafikverkets förslag i den västra delen, passerar enligt granskat underlag via bro över en befintlig drivmedelsstation vid Kullamotet. Bensinstationen utgör en riskkälla för järnvägen och om drivmedelsstationen avses bevaras behöver riskutredning genomföras och riskreducerande åtgärder vidtas.

RSG ser fördelar med Orange stråk jämfört med Mörkblått stråk. Detta eftersom Mörkblått stråk inrymmer en flera kilometer lång tunnel som skulle medföra en mer komplex räddningsinsats vid eventuell olycka.

Räddningstjänstens behov av framkomlighet och goda insatsmöjligheter behöver bevakas i fortsatt arbete. Tunnlar och broar medför särskilda utmaningar vid räddningsinsats. RSG ser därför gärna att samråd sker med räddningstjänsten vid utformning av dessa. Det gäller bland annat tillträdesvägar, kommunikationsmöjligheter och tillgång till brandvatten.

RSG är positiva till införandet av skyddsbarriärer i form av exempelvis instängsling eller bullerplank mot järnvägen, som minskar risken för personolyckor. Vid denna typ av barriär är det av vikt att det finns grindar eller andra öppningar som räddningstjänsten kan nyttja för att nå spåren vid insats. Placering och utformning behöver samrådaskas med räddningstjänsten.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar RSG:s yttrande. Analyser med avseende på risk kommer fortsatt att genomföras och fördjupas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Se även bemötande av Länsstyrelsens yttrande (avsnitt 3.4.5.2 Farliga verksamheter). Närheten till väg 40 och Kust till kust-banan kommer att beaktas i det fortsatta utredningsarbetet och nödvändiga riskreducerande åtgärder kommer att vidtas. Trafikverket kommer fortsatt samråda insatsmöjligheterna med RSG.

3.6.2 Södra Älvsborgs räddningstjänstförbund (SÄRF)

I samrådsmaterialet nämns att Orange stråk planeras passera över bensinstationen och ramperna vid Kullamotet samt Kust till kust-banan. I avsnitt om hälsa och säkerhet nämns risker kopplat till buller och närhet till väg 40, men inget om riskerna för att järnvägen planeras gå över befintlig drivmedelsstation. I samrådsmaterialet lyfts inte heller något om riskerna med att den nya järnvägssträckningen kommer gå över transportled för farligt gods (Kust till kust-banan).

Räddningstjänsten bedömer att riskerna från järnvägen behöver beaktas till omkringliggande verksamheter och byggnationer. Riskerna behöver även beaktas på ett mer detaljerat sätt från omkringliggande verksamheter (transportled farligt gods samt drivmedelsstation) till den nya järnvägen.

Räddningstjänsten ställer sig negativa till järnvägsbro vars sträckning löper över en drivmedelsstation om inte en gedigen riskanalys visar på en acceptabel risk.

Vidare önskar räddningstjänsten delta i kommande arbete avseende insatsmöjligheter vid eventuell olycka på järnvägen samt riskanalys.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar SÄRF:s yttrande. Analyser med avseende på risk kommer fortsatt att genomföras och fördjupas i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Se även bemötande av Länsstyrelsens yttrande (avsnitt 3.4.5.2 Farliga verksamheter). Närheten till väg 40 och Kust till kust-banan kommer att beaktas i det fortsatta utredningsarbetet och nödvändiga riskreducerande åtgärder kommer att vidtas. Trafikverket kommer fortsatt samråda insatsmöjligheterna med SÄRF. För svar gällande påverkan på drivmedelsstation, se bemötande av Länsstyrelsens yttrande (avsnitt 3.4.5.2 Farliga verksamheter).

3.6.3 Västra Götalandsregionen (VGR)

Förvaltningen för fastighet, stöd och service har inga synpunkter på de föreslagna stråken genom Bollebygd. VGR noterar att projektet planeras så att ett framtida stationsläge vid Bollebygd inte omöjliggörs.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar VGR:s yttrande.

3.6.4 Västtrafik

Västtrafik har inga synpunkter på de föreslagna stråken. Västtrafik förutsätter att restidsmålen kan uppnås med samtliga alternativ och noterar att planen inte omöjliggör en station i Bollebygd. Västtrafiks medskick är dock att man saknar en höjdprofil för banan i underlaget till samråd.

Västtrafik har ett stort flöde av busstrafik på väg 40. Om framkomligheten behöver begränsas under byggtiden är det viktigt för Västtrafik att med god framförhållning kunna planera för detta samt att kollektivtrafiken prioriteras. Västtrafik föreslår, likt tidigare yttranden, att gemensamma principer för prioritering av kollektivtrafik, cykel och gång under byggtiden tas fram.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Västtrafiks yttrande. Samtliga utredda alternativ uppnår fastslagna restidsmål. Järnvägens detaljutformning i plan och profil utreds vidare och kommer att presenteras i samråd 2 tillsammans med en höjdprofil.

Produktionsplaneringen befinner sig ännu i ett tidigt skede. Trafikverket arbetar för att begränsa störningar på vägtrafiken.

Trafikverket kommer fortsatt föra en dialog med Västtrafik inför byggskedet bland annat kring eventuella gemensamma principer för prioritering av kollektivtrafik, cykel och gång.

3.7 Berörda statliga myndigheter

3.7.1 Energimyndigheten

Energimyndigheten saknar information om förslaget kan beröra befintlig eller planerad energiteknisk infrastruktur eller inte. Samrådsmaterialet redogör inte heller för skyddsavstånd som järnvägen kräver till olika former av energiteknisk infrastruktur såsom kraftledningar, vindkraft och så vidare.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Energimyndighetens yttrande. I kommande arbete med järnvägsplanen kommer informationen om eventuell påverkan på befintlig och planerad energiteknisk infrastruktur att förtydligas.

3.7.2 Försvarsmakten

Försvarsmakten bedömer att järnvägsplanen i sin nuvarande utformning inte riskerar att påtagligt skada riksintresse för totalförsvarets militära del.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Försvarsmaktens yttrande.

3.7.3 Luftfartsverket

Luftfartsverket informerade om vad som gäller för verksamhetsutövare som ska uppföra mast, vindkraftverk, mobilkran eller byggnadsverk högre än 20 meter.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Luftfartsverkets yttrande och kommer att beakta den information som ges i yttrandet.

3.7.4 Riksantikvarieämbetet

Riksantikvarieämbetet hänvisar i detta skede till länsstyrelsen som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena. Ett tidigt samråd med länsstyrelsen rekommenderas angående förekomsten av fornlämningar och andra kulturmiljövärden samt om behov av utredning enligt 2 kap. 11 § kulturmiljölagen (KML). Frågor som Riksantikvarieämbetet ser kan behöva hanteras och utvecklas i planerad kulturmiljöutredning och kommande miljökonsekvensbeskrivning är rumsliga konsekvenser som

kan uppstå genom planerad verksamhet (genom dess storlek, höjd och utformning) i förhållande till intilliggande kulturmiljöer och landskap. Fotomontage kan vara till hjälp för att visualisera de rumsliga konsekvenserna.

Eventuella fornlämningar, kulturmiljö- eller riksintressen för kulturmiljövården redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) i samband med att natur- och kulturmiljön som helhet beskrivs och bedöms.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Riksantikvarieämbetets yttrande. Trafikverket genomför löpande samrådsmöten med Länsstyrelsen Västra Götaland, där bland annat områdets kulturmiljövården diskuterats. Eventuell påverkan på fornlämningar och identifierade kulturmiljöer inom järnvägskorridoren kommer att redogöras i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Även rumsliga konsekvenser kommer att utredas. Det finns inga riksintressen för kulturmiljövården inom järnvägskorridoren.

3.7.5 Statens geologiska institut (SGI)

SGI vill upplysa om att det kan förekomma gynnsamma förutsättningar för kvicklera i anslutning till Nolåns och Söråns dalgång mellan Rävlanda och Bollebygd.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar SGI:s yttrande. De geotekniska förutsättningarna kommer att studeras vidare. Nödvändiga geotekniska förstärkningsåtgärder kommer att vidtas.

3.7.6 Strålsäkerhetsmyndigheten (SSM)

SSM anser att magnetfältsnivåer för närliggande bostäder och andra platser där människor varaktigt vistas och där magnetfältsnivån kan förväntas bli förhöjd bör redovisas i kommande miljökonsekvensbeskrivning. Det är sedan miljöbalken som ska beaktas då bedömning görs om eventuellt behov av exponeringsbegränsande åtgärder.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar SSM:s yttrande. Risk för påverkan på intilliggande bostäder och andra platser där människor varaktigt vistas kommer att utredas vidare i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.

3.7.7 Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU avstår från att granska remissen men hänvisar till myndighetens allmänna riktlinjer.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar SGU:s yttrande. SGU:s allmänna riktlinjer beaktas vid utformningen av den nya järnvägen.

3.7.8 Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut (SMHI)

Passager över och sträckningar nära sjöar, vattendrag och våtmarker bör utformas omsorgsfullt så att de naturliga hydrologiska förhållandena inte påverkas. För konstruktioner vid vatten vill SMHI också betona behovet av pålitliga hydrologiska dimensioneringsunderlag för såväl dagens förhållanden som under konstruktionens förväntade livslängd.

För att begränsa den globala uppvärmningen och dess konsekvenser krävs kraftiga utsläppsminskningar av koldioxid och andra växthusgaser. Av samrådshandlingarna framgår det att det aktuella området innehåller mycket torvmark. Det är viktigt att projektet i fortsättningen utreder och minimerar påverkan på torvmark, eftersom torv är en betydande källa till växthusgasutsläpp när den dräneras eller bryts. Intakta våtmarker fungerar också som naturliga buffertar vid extrema nederbördshändelser och stödjer landskapets motståndskraft i ett förändrat klimat.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar SMHI:s yttrande. Hänsyn kommer att tas till hydrologiska förhållanden (nuvarande och framtida) vid utformningen av den nya järnvägsanläggningen.

Påverkan på torvområden har ingått som en utvärderingsparameter vid val av stråk. Samtliga utredda stråk innebär en påverkan på torvområden, men i varierande omfattning. Skillnaden i bedömningarna är kopplade till hur många stora och djupa torvområden som passeras av respektive stråk. Det valda stråket Ljusblå är, tillsammans med det utredda stråket Lila, det stråk som har störst potential att reducera sitt klimatavtryck. Detta genom att det till stor del undviker de största torvområdena och då det finns goda möjligheter att anpassa stråket i plan och profil för att undvika koldioxiddrivande anläggningsdelar. Åtgärder för att begränsa påverkan på torvområden samt reducera projektets klimatpåverkan kommer att studeras vidare i det fortsatta projekteringsarbetet.

3.7.9 Övriga myndigheter

Följande myndigheter har meddelat att de avstår från att yttra sig eller att de inte har några synpunkter i detta skede:

- Bergsstaten
- Boverket
- Elsäkerhetsverket
- Folkhälsomyndigheten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Jordbruksverket
- Lantmäteriet
- Myndigheten för civilt försvar (MCF, tidigare MSB)
- Naturvårdsverket
- Skogsstyrelsen
- Statens fastighetsverk (SFV)
- Vattenmyndighet för Västerhavets distrikt (Länsstyrelsen Västra Götaland)

3.8 Berörda statliga bolag

3.8.1 Swedavia Airports

Swedavia har inga synpunkter att framföra gällande samråd 1 för ny järnväg Göteborg –Borås, delen Bollebygd.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Swedavias yttrande.

3.9 Organisationer som kan bli särskilt berörda

3.9.1 Ballasjöns fiskeförening

Bäcken från Ballasjön till Rammsjön och nedströms Rammsjön har ett öringbestånd som är känsligt för störningar. Nedströms Rammsjön finns även bevis på historiskt bestånd av flodpärlmussla. Ballasjöns fiskevårdsområde ser risker för att grävarbeten och sprängningar ska öka risken för sedimentering och andra störningar som kan påverka öringbeståndet. Inom Lygnerns vattenråd har det förts diskussioner om att riva vandringshinder i bäckarna från Ballasjön och Rammsjön. Detta

för att skapa mer lekområden för Lygneröringen som idag är en hotad art som också är viktig för att flodpärlmusslan ska kunna återetablera sig i vattensystemet.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Ballasjöns fiskeförenings synpunkter. Den nya järnvägen kommer att utformas så att vandringshinder inte uppstår för såväl vattenlevande organismer som de däggdjur som kan förväntas röra sig längs de vattendrag som korsas. Under byggskedet kommer skyddsåtgärder att vidtas, bland annat för att begränsa grumling i vattendragen. Eventuella arbeten i vattendragen kommer vidare att prövas inom ramen för vattenverksamhet i enlighet med 11 kapitlet miljöbalken. I samband med prövningarna kan arbetena i vatten beläggas med villkor för att skydda djur- och växtliv i vattendragen under såväl bygg- som driftskedet. Denna process sker parallellt med framtagandet av järnvägsplanen men i separata prövningar.

Järnvägens passage av bäcken från Ballasjön till Rammsjön hanteras vidare i den angränsande järnvägsplanen för delen Landvetter flygplats–Bollebygd. Eventuell påverkan på bäcken från Ballasjön under byggtiden kommer hanteras i enlighet med 11 kapitlet miljöbalken.

3.9.2 Bollebygds Hembygdsförening

Bollebygds Hembygdsförening ställer sig bakom protesten som Vanna kvarnförening och Bollebygds kommun lämnat till Trafikverket. Det gäller det ljusblåa stråket som går vid Vanna kvarn i Olsfors.

Om detta stråk blir verklighet innebär det ett hot mot betydande kulturarv som Vanna kvarn och området runt omkring utgör. Ett kulturarv som under lång tid vårdats och fortfarande utvecklas.

Det skulle innebära en oersättlig förlust för Olsfors och många medborgare i Bollebygds kommun.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Bollebygds Hembygdsförenings synpunkter. För svar gällande påverkan på området runt Vanna kvarn, se bemötande av Vanna kvarnförenings yttrande (avsnitt 3.9.5 Vanna Kvarnförening).

3.9.3 Naturskyddsföreningen i Borås

Naturskyddsföreningen i Borås, som även verkar i Bollebygds kommun, ser positivt på att projektet med den nya järnvägen mellan Göteborg och

Borås kommit i gång. En ny järnväg skulle ge miljönytta och mindre utsläpp av växthusgaser jämfört med nuvarande situation.

Infrastrukturprojekt ger dock alltid ett ingrepp i naturen som kan minimeras genom sin utformning och dragning. Den färdiga anläggningen blir ofta en barriär för djurlivet som kan minimeras genom att den placeras intill befintliga barriärer och att man anlägger ekodukter för djurlivet på lämpliga ställen. Att dra järnväg genom tunnel eliminerar visserligen barriärverkan men byggnationen av tunnel har en stor miljöpåverkan och är dyrt.

Naturskyddsföreningen tillstyrker Trafikverkets primära val av stråk (Orange och Ljusblått), men förordar att frånvaron av tunnlar (förutom en kort sträcka söder om Ballasjön) kompenseras genom ekodukter på lämpliga ställen. Det som framkommer i kommande miljökonsekvensbeskrivning bör beaktas, om möjligt, vid fastställandet av slutgiltig sträckning.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Naturskyddsföreningens synpunkter. Behov av passager för vilt kommer att utredas och passagerarnas placering kommer att samordnas med befintliga passager av väg 40 för att säkerställa funktionella samband. Detta kommer att redovisas i samråd 2. Utformningen av den nya järnvägen kommer att ta hänsyn till det som framkommer i arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen.

3.9.4 Lygnerns vattenråd

Rolfsåns avrinningsområde har mycket höga värden ur natur- och dricksvattenperspektiv. Eftersom vattenkvaliteten uppströms (i Bollebygd) påverkar systemet nedströms (Lygnern och Kungsbacka) krävs en helhetssyn. Vattendragen är viktiga lek- och uppväxtområden för många arter, däribland öring, lax, havsnejonöga och utter.

Ett allvarligt fel i aktuella materialet är att förekomsten av den starkt hotade flodpärlmusslan i Nolån och Storån har utelämnats. Musslans överlevnad hotas av grumligt vatten och kräver fria vandringsvägar för dess värdfisk, framför allt öring.

Idag uppnår vattenmiljöerna i området inte god ekologisk status, bland annat på grund av sedimentutsläpp och grumling från tidigare exploateringar. Vattenrådet och andra aktörer har redan investerat stora belopp för att restaurera vattendragen och återskapa livskraftiga populationer av fisk och musslor. Vattenrådet anser att ett järnvägsbygge i

korridoren riskerar medföra mycket stora negativa miljökonsekvenser, både under byggtiden och när den nya järnvägen är färdig.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Lygnerns vattenråds synpunkter. Trafikverket tar med sig informationen om förekomst av flodpärlmussla i Nolån och Storån i det fortsatta arbetet. För svar gällande hur påverkan hanteras för de vattendrag som passeras, se bemötande av Ballasjöns fiskeförenings yttrande (avsnitt 3.9.1 Ballasjöns fiskeförening).

Som en del i miljöbedömningsprocessen ingår att göra en bedömning på om och i så fall hur åtgärderna kan komma att påverka miljökvalitetsnormerna för vatten. Resultat av utredning gällande miljökvalitetsnormer ytvatten kommer beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen för järnvägsplanen samt i de tillstånd för vattenverksamhet där vattenförekomsterna berörs. Vid behov kommer skyddsåtgärder att föreslås.

3.9.5 Vanna Kvarnförening

Föreningen motsätter sig det föreslagna stråket Ljusblå i sin helhet, då detta stråk innebär allvarliga och oacceptabla konsekvenser för både natur, kulturmiljö och lokalsamhälle.

Blått stråk går genom eller intill Olsfors enda fungerande och tillgängliga badplats som nyttjas i av flera olika ålders- och samhällsgrupper. En förlust av badstranden beskrivs vara oersättlig. Föreningen beskriver vidare hur området kring Vanna kvarn och fältspatgruvan är pedagogiskt och kulturhistoriskt unikt samt att området är ett sammanhängande rekreationsområde. Blått stråk beskrivs påtagligt skada och omöjliggöra ett bevarande av dessa värden.

Området runt Vannasjön erbjuder varierande rekreationsmöjligheter och föreningen anser att blått stråk skulle fragmentera eller förstöra det sammanhängande natur- och rekreationsområdet som är en central del av livskvaliteten för hela Olsfors. Djurlivet i och runt Vannasjön beskrivs även som rikt med arter som karp samt grodor som i stor utsträckning förökar sig i och runt sjön. Salamander och snok har också skådats i anslutning till sjön vid flertalet tillfällen.

Föreningen är positiv till infrastrukturutveckling som sker i balans med natur, kultur och samhälle. Det nuvarande förslaget riskerar slå sönder en av de mest värdefulla och levande delarna av Olsfors och Bollebygds kommun. Föreningen yrkar att det blå stråket i sin nuvarande form avslås och att en ny, mer heltäckande, konsekvensutredning genomförs samt att

alternativa stråk föreslås (framför allt enligt gult eller lila stråk) som inte förstör badplatsen samt områdets kultur- eller rekreationsvärden.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Vanna kvarnförenings synpunkter. Trafikverket har förståelse för den betydelse som de beskrivna värdena har för boende i närheten och bygden i stort. De studerade stråken har anpassats med hänsyn till bland annat landskapets karaktär samt geografiska och miljömässiga förutsättningar inom järnvägskorridoren. Områden där en ny järnväg bedömts medföra stora negativa konsekvenser utifrån flera olika miljöaspekter har i möjligaste mån undvikits. Trafikverket gör bedömningen att det utredningsarbete som genomförts är tillräckligt omfattande för att kunna utgöra underlag för val av stråk.

Trafikverket kommer att utforma anläggningen inom det valda stråket för att begränsa fysisk påverkan på Vannasjön och Vanna kvarn. Det valda stråket är bredare än vad det fysiska intrånget från järnvägsanläggningen kommer att bli i driftskedet. Effekter och konsekvenser kommer utredas vidare och presenteras i järnvägsplanens miljökonsekvensbeskrivning. Miljökonsekvensbeskrivningen utgör en del av underlaget till kommande samråd 2.

Under sommaren 2026 utförs en naturvärdesinventering enligt Svensk standard för naturvärdesinventering (SIS:19900:2023), nivå detalj, inom det valda stråket. Fördjupande artinventeringar gällande groddjur, häckfågel, fladdermöss, kärrtrollsländor, bottenfauna, elfiske och befintliga vandringshinder utförs under våren/sommaren/hösten 2026 på platser som identifierats som intressanta efter de fältinventeringar som genomfördes 2025. Under fältsäsongen 2025 utfördes en naturvärdesinventering enligt Svensk standard för naturvärdesinventering (SIS:19900:2023), nivå medel, inom järnvägskorridoren samt inventering av fågel och flodpärlmussla. Skydds- och kompensationsåtgärder kommer att vidtas för att begränsa påverkan på naturvärden i stråket.

3.9.6 7H ParaAlpint

Föreningen möjliggör för personer med funktionsnedsättning att vintertid uppleva skidåkning och sommartid downhillecykling vid Bollekollen. Sommartid använder föreningen unik utrustning som kräver ett förarbevis från den franska tillverkaren. 7H ParaAlpint är den enda europeiska föreningen utanför alperna som blivit godkända att hålla i den utbildning som krävs och tillståndet är knutet till Bollekollen. För 7H ParaAlpint är Bollekollen således viktig och utan Bollekollen skulle nya tillstånd behöva

sökas för att fortsatt kunna erbjuda denna utbildning. Som ideell, icke vinstdrivande, förening är det oklart om detta är ekonomiskt och tidsmässigt möjligt. Om den nya järnvägen omöjliggör verksamhet vid Bollekollen så kan det orsaka skada för en grupp människor som föreningen kämpat hårt för ska kunna komma ut i alpin miljö både vintermen framför allt sommartid.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar 7H ParaAlpints synpunkter. De synpunkter som föreningen framför hanteras inom järnvägsplanens sociala konsekvensanalys. Denna är ett av underlagen för järnvägens placering och utformning inom stråket. För svar gällande påverkan på verksamheten vid Bollekollen, se bemötande av Bollekollen AB:s yttrande (avsnitt 3.10.1 Bollekollen AB).

3.10 Övriga

3.10.1 Bollekollen AB

3.10.1.1 Yttrande 2026-03-17

Parkeringen vid Bollekollen beskrivs som en avgörande förutsättning för verksamheten och det föreslagna stråket går rakt över denna. Närheten mellan parkeringen och anläggningen är viktig och om en ersättningsparkering anläggs för långt bort blir anläggningen i praktiken otillgänglig. För att verksamheten ska kunna fortsätta anser styrelsen att det krävs en parkeringslösning i direkt anslutning till skidanläggningen. Om så inte blir fallet måste Trafikverket ta ansvar för konsekvenserna och förvärva anläggningen.

Under byggtiden måste det finnas praktiska förutsättningar för att kunna bedriva verksamheten och om tillgängligheten påverkas negativt under byggtiden innebär detta i praktiken ett verksamhetsstopp som får stora konsekvenser.

Styrelsen understryker vikten av att järnvägens utformning och placering prövas så att intrånget i verksamheten begränsas. Styrelsen förutsätter att Trafikverket prövar alternativa lösningar som möjliggör för verksamheten att fortsätta (exempelvis genom järnvägens placering, utformning eller andra anpassningar).

Styrelsen framhåller slutligen att projektet i sin nuvarande utformning riskerar att påtagligt skada en etablerad verksamhet som utgör en viktig del av det lokala friluftslivets och föreningslivet. Om projektet medför att verksamheten begränsas eller inte kan bedrivas fullt ut, förutsätter

styrelsen att frågan om ersättning och ansvar hanteras i dialog med berörda parter. Bollekollen har stor betydelse för det lokala friluftslivet, barn- och ungdomsverksamhet samt tillgänglig idrott för personer med funktionsnedsättning. Anläggningen är en viktig mötesplats med ett stort antal besökare och att ett statligt infrastrukturprojekt leder till att en sådan verksamhet slås ut eller kraftigt begränsas riskerar att få betydande konsekvenser för det lokala friluftslivet och tillgången till idrott och rekreation. Styrelsen utgår därför från att dessa samhällsvärden vägs in i den fortsatta planeringen och att Trafikverket aktivt arbetar för att säkerställa att verksamheten kan fortsätta bedrivas även efter projektets genomförande.

3.10.1.2 Kompletterande yttrande 2026-04-13

Föreningen riktar skarpt kritiska synpunkter på den planerade järnvägsdragningen och de rättsliga och ekonomiska konsekvenserna som projektet medför på verksamheten vid Bollekollen. Av samrådsmaterialet framgår att den planerade banvallen, med om bredd om cirka 45–60 meter exklusive arbetsområde, inte ryms inom befintlig parkeringsyta. Det innebär att projektet, i sin nuvarande utformning, medför ett direkt och omfattande intrång i pågående markanvändning. Detta intrång riskerar omöjliggöra nyttjandet av Bollekollens parkeringsyta samt slå ut kritisk infrastruktur för Bollekollens verksamhet. Ett bortfall av denna infrastruktur skulle medföra krav på ny tillståndsprövning enligt miljöbalken vilket är förenat med betydande kostnader, tidsåtgång och osäker utgång.

Föreningen hänvisar till miljöbalken angående skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att förebygga skada, att val av lokalisering ska göras utifrån principen om minsta möjliga intrång och olägenhet samt rätten till ersättning för såväl direkt som indirekta följdskador. Föreningen betonar att skada redan nu uppstår genom den osäkerhet som projektet medför, med dialoger om sponsorer och finansörer som riskerar att avbrytas.

Föreningen förutsätter att Trafikverket redovisar hur lokaliseringsprincipen enligt miljöbalken har tillämpats, klargör vilka alternativa lokaliseringar och tekniska lösningar som utretts för att minimera intrånget, säkerställer full ersättning för intrånget och skadan samt redovisar hur kritisk infrastruktur avses skyddas eller ersättas.

Den nuvarande situationen är oacceptabel ur ett verksamhets- och rättighetsperspektiv och föreningen efterfrågar skyndsamt och fördjupad dialog.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Bollekollen AB:s synpunkter. Trafikverket har förståelse för hur viktig verksamheten vid Bollekollen är för boende i Bollebygd och närområdet. Trafikverket har även förståelse för att anläggningens parkering är en viktig förutsättning för möjligheten att bedriva verksamheten. Det valda stråket är bredare än vad det fysiska intrånget från järnvägsanläggningen kommer att bli i driftskedet. I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att utreda vilken mark inom stråket som järnvägen behöver ta i anspråk. Trafikverket kommer arbeta för att försöka identifiera lösningar i drift- och byggskedet som ger förutsättningar för att verksamheten vid Bollekollen fortsatt ska kunna bedrivas. I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att föra en dialog med Bollekollens styrelse för att begränsa påverkan under såväl drift- som byggskedet.

I lokaliseringsutredningen utreddes ett stort antal olika alternativa järnvägskorridorer för var järnvägen kunde placeras. I lokaliseringsutredningen redovisas de alternativ som utreddes på sträckan mellan Landvetter flygplats och Borås, det vill säga förbi Bollebygd. Alternativen utvärderades utifrån sex bedömningsgrunder, hållbarhetsbedömning, miljöbedömning, investeringskostnad, acceptans för alternativ, samhällsekonomisk nytta och projektmålsuppfyllelse. Det alternativ som valdes, Bollebygd syd, är det som bäst ansågs uppfylla ändamålet med järnvägen med minsta möjliga intrång och olägenhet utan oskälig kostnad samt med beaktande av övriga samhällsintressen. Regeringen beslutade 2026-06-11 att ge tillåtlighet enligt miljöbalkens 17 kapitel till att bygga en ny järnväg inom detta alternativ.

Inom den järnvägskorridor som regeringen gett tillåtlighet till utreddes sedan olika alternativa placeringar, så kallade stråk. Dessa stråk utvärderas utifrån fem bedömningsgrunder, hållbarhetsbedömning, miljöbedömning, byggbarhet, investeringskostnad och samrådssynpunkter. Förutom bedömningsgrunderna så ingick även att utreda ”Att inte omöjliggöra framtida stationsläge vid Bollebygd”.

Det alternativ som valdes är det som bäst ansågs uppfylla järnvägens ändamål och projektmål.

Inom det valda stråket kommer det utredas var järnvägen ska placeras och olika tekniska lösningar kommer att utredas. Dessa kommer att redovisas i samråd 2.

Fördjupad dialog om projektet och frågor om ersättning hanteras i fortsatt dialog mellan Bollekollens styrelse och Trafikverket.

3.10.2 Circle K Sverige AB

Circle K äger fastighet vid Kullamotet där företaget bedriver verksamhet med drivmedelsstation och försäljning. Vid genomgång av samrådsmaterialet konstateras att det vid val av Orange stråk föreligger en risk för att Circle Ks anläggning måste rivas eller kommer att påverkas i en väsentlig omfattning. Circle K motsätter sig detta och begär att alternativa sträckningar och lösningar utreds vidare.

Företaget hänvisar till paragrafer om hänsyn till enskilda och allmänna intressen i lag (1995:1649) om byggande av järnväg och anser att en järnvägssträckning som påverkar Circle Ks anläggning inte i tillräcklig omfattning tagit hänsyn till enskilda och allmänna intressen. Anläggningens strategiska placering och samhällsviktiga funktion bör även tillmätas avgörande betydelse i det fortsatta planlägningsarbetet.

Circle K har nyligen genomfört stora och omfattande investeringar i anläggningen och bland annat fått statlig medfinansiering för uppförandet av laddinfrastruktur. Att riva anläggningen skulle därmed vara ren kapitalförstöring och ett slöseri med statliga medel. Anläggningen utgör en strategisk nod för elektrifiering av transporter och är svår att ersätta i motsvarande trafikläge och motverkar transportsektorns elektrifiering. Inlösen av den aktuella fastigheten beskrivs, givet dess lönsamhet och strategiska läge, kunna medföra en ersättningsnivå som är väsentligt högre än enbart anskaffningsvärdet.

En rivning av anläggningen skulle försämra servicen för yrkestrafiken och privatresenärer samt påverka regional logistik negativt.

Sammantaget anser Circle K att Orange stråk inte uppfyller lagens krav om intrångsminimering. Trafikverket bör därför utreda alternativa sträckningar eller tekniska lösningar som undviker sådan påverkan och möjliggör att anläggningen kan bevaras.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Circle K Sverige AB:s synpunkter. Trafikverket har utrett den bästa placeringen av järnvägen i olika skeden, vilket redovisas i både i lokaliseringsutredningen och i underlag till samråd 1, se bemötande av Bollekollen AB:s yttrande (avsnitt 3.10.1 Bollekollen AB). Trafikverket kommer i det fortsatta arbetet att utreda vilka möjligheter som finns för att eventuellt möjliggöra en fortsatt drift av anläggningen. I det fortsatta arbetet kommer en riskanalys att genomföras, se bemötande av bland annat RSG (avsnitt 3.6.1 Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG)). Trafikverket kommer fortsatt föra en dialog med Circle K Sverige AB angående påverkan på anläggningen samt frågor om ersättning.

3.10.3 Ellevio

Ellevio har tagit del av handlingarna och har inget att erinra.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar yttrandet och kommer fortsatt samordna ledningsfrågan med Ellevio.

3.10.4 Nätkraft Borås Infra AB

Nätkraft Borås Infra AB informerar om att delsträckan inte påverkar företagets nätområde för eldistribution och fiber.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar Nätkraft Borås Infra AB:s yttrande.

3.10.5 Skanova

Skanova beskriver att de har markförlagda ledningar inom planområdet och önskar att dessa så långt möjligt kan behållas i befintligt läge. Skanova önskar att i tidigt skede medverka i planarbetet när ledningssamordningen påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya och befintliga ledningar. Skanova hänvisar även till ledningskollen.se och att ledningars läge kan skickas digitalt för att infogas på plankartan.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar yttrandet och kommer fortsatt samordna ledningsfrågan med Skanova.

3.11 Allmänhet och de enskilda som kan bli särskilt berörda

Under samrådstiden för samråd våren 2026 inkom cirka 60 yttranden från allmänheten. Cirka 70 procent kom in via den interaktiva kartan och cirka 30 procent via brev och mejl. I följande avsnitt sammanfattas innehållet i de inkomna synpunkterna uppdelat per ämnesområde.

3.11.1 Övergripande frågor

3.11.1.1 Nyttor av projektet och stationsläge

Flera synpunktslämnare emotsätter sig projektet då projektet anses omfattande samtidigt som det inte gynnar de boende i Bollebygd. Synpunktslämnarna anser att Bollebygd får utstå en mängd negativa konsekvenser (exempelvis inlösta fastigheter, buller samt påverkan på natur- och rekreationsvärden) samtidigt som man inte får ta del av

projektets nyttor (exempelvis kortare restider). Kortare restider kan inte bara få gynna boende i större städer. Även boende i mellanliggande orterna måste få ta del av nyttorna för att dessa orter ska kunna utvecklas och växa.

Ett stationsläge i Bollebygd utgör ett centralt motiv för valt stråk. Att ett framtida stationsläge inte ska omöjliggöras uppfattas som ett allt för vagt argument som vissa synpunktslämnare inte tror på. Flera synpunktslämnare anser att Bollebygd inte gynnas av den nya järnvägen om inte en station anläggs och önskar därför att en station anläggs i anslutning till Bollebygd med tillhörande pendlarparkering för att förbättra förutsättningarna för ökad arbetspendling och fritidsresor mot Göteborg, Borås och Landvetter. Ett stationsläge anses även kunna bidra positivt till den lokala och regionala utvecklingen.

Förslaget om att ett stationsläge inte omöjliggörs vid Grönkullenmotet beskrivs som absurt av några synpunktslämnare dels med hänvisning till läget, dels med hänvisning till var kommunens invånare bor. Synpunktslämnarna anser att ett stationsläge skulle vara bättre i Kråketorp. Slutligen ifrågasätts det om det verkligen bara är Orange stråk och Grönt stråk som inte omöjliggör ett stationsläge.

Trafikverkets kommentar: En del av ändamålet för ny järnväg mellan Göteborg och Borås är att ge väsentligt kortare restider med tåg mellan Göteborg och Borås. Stråket Göteborg–Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk, med totalt 9,5 miljoner arbetsresor i stråket varje år. Med fritidsresor inräknat är antalet resor betydligt högre. Merparten av pendlingsresorna sker mellan de största tätorterna i stråket: Göteborg, Borås, Mölndal och Mölnlycke. Dagens pendling med buss och bil skapar trängsel både på trafikleder och i tätorterna och den enkelspåriga järnvägen räcker inte till. Med dubbelspår, som byggs för 250 km/tim, kan restiden mellan Göteborg och Borås kraftigt förbättras och antalet tåg öka rejält. Bättre kommunikationer som gör det lättare att ta sig till jobb och studier skapar förutsättningar för regional utveckling och möjlighet till ett mer hållbart och energieffektivt resande.

Den nya järnvägen är en del av ett större transportsystem. Järnvägen säkerställer ett kapacitetsstarkt och attraktivt färdmedelsalternativ för resenärer mellan de största målpunkterna i stråket medan mer finmaskiga nätverk, så som busslinjer, ombesörjer lokala resebehov. Genom att integrera den nya järnvägen i detta transportsystem skapas förutsättningar för nya resmönster som går utanför de enskilda stationsorterna. Vid Landvetter flygplats planeras för en kollektivtrafikhubb. Vid kollektivtrafikhubben kommer det både att gå

att byta mellan buss och tåg men också från buss till buss. Planering och utformning av kollektivtrafiken hanteras av Västra Götalandsregionen och Västtrafik.

Varje station som läggs till i stråket adderar till den totala restiden, då det blir fler stopp för tågen. För att det ska vara aktuellt med att anlägga en station måste därmed resandeunderlaget vid stationen vara så stort att det motiverar tillägget av restid och den tillkommande investeringskostnaden.

Med det resandeunderlag som finns idag till och från Bollebygd ser Trafikverket inte att det är motiverat att anlägga en station vid Bollebygd/Rävlanda längs den nya järnvägen. Järnvägens utformning ska däremot inte omöjliggöra för att i framtiden anlägga ett stationsläge vid Bollebygd om förutsättningarna för detta förändras i enlighet med det medfinansieringsavtal som tecknats mellan berörda parter (se bemötande i avsnitt 3.5.1.2 Framtida stationsläge).

Den befintliga Kust till kust-banan kommer att finnas kvar även efter det att projektet Ny järnväg Göteborg–Borås färdigställts. Kust till kust-banan kommer fortsatt trafikeras av person- och godstrafik.

För svar gällande stationsläge, se bemötande till bland annat Härryda kommun (avsnitt 3.5.2.2 Framtida stationsläge Bollebygd).

3.11.1.2 Kostnader

Ny järnväg i stråket Göteborg–Borås har diskuterats i 25 år och ju tidigare man hade byggt den desto billigare hade det blivit. De positiva klimateffekterna anses mycket små och det nämns i yttranden att de samhällsekonomiska beräkningarna bedömts som olönsamma. Det anses att resurserna skulle kunna användas mer effektivt genom att rusta befintlig järnväg och förbättra kollektivtrafiken i det befintliga pendlingsstråket istället för att bygga nytt. Någon synpunktslämnare undrar om det inte räcker med att bara anlägga nya spår mellan Landvetter flygplats och Göteborg.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har sedan 2023 i uppdrag av regeringen att planera och bygga en ny järnväg mellan Göteborg och Borås för att förbättra arbetspendlingen samt kopplingen till Landvetter flygplats. Projektet finansieras inte enbart av statliga medel, utan medfinansieras även av regionen och kommunerna i stråket. De regionala parternas medfinansiering är ett uttryck för den nytta som dessa parter anser att projektet Ny järnväg Göteborg–Borås har.

Trafikverket arbetar med kalkyler och kostnadsstyrning under planering, projektering och genomförande av projekt. Det är många aspekter som vägs in i bedömningen av samhällsekonomisk nytta. Vissa effekter går att beräkna såsom restider, transportkostnader, investerings- och underhållskostnader och trafiksäkerhet. Dessa 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 om framtiden innehåller relativt stora osäkerheter. 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, utifrån vilket 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, 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.

Kust till kust-banan är enkelspårig och det är inte möjligt att bygga ut den till samma standard som den nya järnvägen planeras för. Den befintliga Kust till kust-banan är kurvig och för att kunna trafikera den i samma höga hastighet som den nya järnvägen planeras för hade Kust till kust-banan behövts rätas ut. På sträckan mellan Almedal och Mölnlycke har utbyggnad till dubbelspår inte ansetts vara ett möjligt alternativ. Detta beror på den komplicerade och dyra anslutning som krävs mellan Kust till kust-banan och Västlänken i Almedal samt de negativa konsekvenserna för natur, kultur, friluftsliv och boende som en sådan utbyggnad skulle innebära. Vidare ger en utbyggnad längs Kust till kust-banan ingen möjlighet till station i Mölndal centrum eller på Landvetter flygplats. Även mellan Mölnlycke och Borås skulle en utbyggnad till dubbelspår vara komplicerad och sannolikt innebära breddade skärningar eller utbyggnad i intilliggande sjöar och vattendrag. En utbyggnad skulle innebära intrång i befintliga samhällen samt eventuellt påverka Natura 2000-områden. Ett antal upprustningsåtgärder planeras dock mellan Almedal och Borås för att öka livslängden på anläggningen samt minska risken för trafikstörningar. Efter det att den nya järnvägen är klar kommer Kust

till kust-banan fortsatt finnas kvar och vara tillgänglig för både gods- och persontrafik.

Att enbart bygga spår mellan Göteborg och Landvetter flygplats hade inte varit ekonomiskt försvarbart i förhållande till investeringskostnaden, eftersom den regionala nyttan då hade blivit begränsad. Bristerna i järnvägsnätet och bristerna vad gäller resandemöjligheterna med kollektivtrafiken till och från Landvetter flygplats österifrån samt mellan Göteborg och Borås hade kvarstått.

Frågor har inkommit varför sidospår som fördyrar en eventuell station behöver byggas. Synpunktslämnaren undrar om tågen inte bara kan stanna på huvudbanan likt andra stationer.

Trafikverkets kommentar: Att anlägga en plattform längs ett huvudspår är tekniskt möjligt, men har en negativ påverkan på kapaciteten på järnvägen eftersom stannande persontåg då blockerar för genomgående tåg. Vidare medför järnvägens tekniska krav att den högsta tillåtna hastigheten på järnvägen förbi en plattform är 200 km/tim, vilket ytterligare påverkar restiderna och kapaciteten. Ett av kraven på den nya järnvägsanläggningen är att förbigående trafik ska kunna framföras i 250 km/tim. Det är därför centralt att en eventuell plattform anläggs längs ett sidospår för att kunna upprätthålla kapaciteten och hastigheten för genomgående tåg.

Hastigheten på den nya järnvägen ifrågasätts. Är det verkligen värt de extra miljarderna som krävs för att bygga för 320 km/tim? För pendlare anses det viktigare med pålitlighet och turtäthet snarare än om tågen kör i 250 eller 320 km/tim.

Trafikverkets kommentar: Ny järnväg Göteborg–Borås planeras för en topphastighet om 250 km/tim. Det nya dubbelspåret och den dimensionerande högtrafiken som Trafikverket planerar för möjliggör en hög turtäthet och god pålitlighet, i slutändan är det dock trafikbolagen som ansvarar för trafiken.

Skillnad i pris mellan det föreslagna alternativet och att järnvägen går utmed väg 40 efterfrågas. Synpunktslämnaren undrar om Trafikverket har gjort analyser på vad det kostar att marken mellan väg 40 och det föreslagna stråket blir obeboelig och svår att nyttja. Om det har gjorts bör den tidsperiod som analysen genomförts på redovisas.

Trafikverkets kommentar: Järnvägens tekniska krav för att möjliggöra hastigheter upp till 250 km/tim innebär att en dragning direkt intill väg 40 inte är möjlig. Den nya järnvägens hastighet ställer krav på stora kurvradier (cirka 3 000 meter) som medför en större stelhet i sidled

jämfört med järnvägar som har lägre hastighet, så som Kust till-kustbanan. Av de studerade alternativen är Gult stråk i öster det alternativ som ligger närmast väg 40 och samtidigt kan utformas för hastigheter upp till 250 km/tim. Kostnaderna för Gult stråk, vilket presenterats i samrådsmaterialet, beräknas uppgå till 2,5–3,5 miljarder kronor. Detta kan jämföras med det valda stråket Ljusblå där kostnaderna beräknas uppgå till 1,8–2,3 miljarder kronor. Det har inte genomförts någon specifik ekonomisk analys av påverkan på området mellan det föreslagna stråket och väg 40. Däremot har möjligheten till att fortsatt bedriva areella näringar i form av skog- och jordbruk inom detta område varit en aspekt som bevakats vid hållbarhetsbedömningen av stråken.

3.11.1.3 Stråkval

Några synpunktslämnare instämmer att Orange stråk är det mest fördelaktiga stråket i den västra delen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta.

På grund av de negativa konsekvenser som Bollebygd drabbas av anser andra att Mörkblått stråk är att föredra tack vare att en längre sträcka då förläggs i tunnel. På så sätt kan bland annat aktivt jordbruk, rekreationsområdet vid Bollekollen samt industrimark vid Grönkullenmotet sparas.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta. Det är korrekt att en lokalisering i tunnel hade begränsat det fysiska intrånget ovan mark, men sammantaget bedömer Trafikverket att en sådan lokalisering och utformning inte är motiverat, bland annat då investeringskostnaden (i jämförelse med Orange stråk) hade blivit ungefär dubbelt så hög på grund av den långa tunneln. Den långa tunneln hade även inneburit en omfattande masshantering vilket bedöms generera ett större utsläpp av växthusgaser vid byggande och drift i jämförelse med Orange stråk. En station i dalgången skulle vara mycket svår att få till plan- och profilmässigt för samtliga stråk. Vid Grönkullemotet ligger Mörkblått stråk i tunnel och på för långt avstånd till trafikplatsen. En station vid Bollebygd är därför inte möjlig för Mörkblått stråk.

Några synpunktslämnare anser att förekomst av våtmark och torv inom Gult stråk inte är ett så stort problem som Trafikverket vill få det att framstå. De menar att utmaningar i byggskedet kan lösas även om det blir dyrare och att detta bör ställas i relation till att föreslaget Ljusblått stråk innebär en ny barriär i landskapet. I västra delen ligger det föreslagna

stråket Orange nära väg 40. Det är då minst lika viktigt att sträckningen fortsätter så nära motorvägen som möjligt även i den östra delen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta. Gult stråk bedöms bli betydligt dyrare jämfört med övriga stråk i öster just på grund av att de större våtmarkerna Högåsmossen och Bredamossen passeras. Kostnaden för Gult stråk bedöms till 2,5–3,5 miljarder, vilket kan jämföras med kostnaderna för det valda stråket (Ljusblå) som bedöms till 1,8–2,3 miljarder. Anledningen till att Gult stråk bedöms vara dyrare beror främst på att omfattande grundläggningsmetoder genom de stora och djupa torvområden som passeras samt ett större överskott av massor jämfört med övriga stråk. Dimensioneringen av grundläggningen är vidare förenad med osäkerheter, vilket ökar risken för att kostnaderna för detta stråk skulle öka ytterligare allt eftersom arbetet fortskrider. Hanteringen av torvmassorna hade även inneburit en större klimatpåverkan, påverkan på naturmiljövärden (bland annat Bredamossen) samt påverkan på grundvattennivåerna i området jämfört med övriga stråk.

Ett önskemål om en alternativ dragning av Orange stråk har inkommit. Synpunktslämnaren anser att väg 40 på en del i anslutning till Bollebygd kan justeras norrut och att den nya järnvägen kan anläggas där väg 40 idag går. Bland fördelarna med detta framhålls en mindre påverkan på boende och verksamheter, en rakare och trafiksäkrare motorväg samt mindre kostnader för markarbeten.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta. Järnvägskorridoren avgränsas i norr av väg 40. Regeringen beslutade i juni 2026 att tillåta den nya järnvägen mellan Göteborg och Borås inom den korridor som redovisats. Oaktat detta hade ett alternativ att flytta väg 40 inneburit en avsevärd kostnad som inte bedöms rymmas inom de nu givna finansieringsramarna. Kostnaden och den trafikpåverkan på väg 40 som en sådan ombyggnation skulle innebära bedöms därmed inte stå i proportion till eventuella nyttor. Trafikverket har därför inte för avsikt att utreda ett sådant alternativ vidare.

En synpunktslämnare delar Trafikverkets analys att Brunt stråk är ett sämre alternativ jämfört med Ljusblått stråk. De planerade broarna skulle innebära en påtaglig påverkan på landskapsbilden samt bidra till en väsentligt ökad bullerspridning. Den nya järnvägen innebär samtidigt en ökad mängd trafik på befintlig järnväg och för att begränsa den sammanvägda bullerpåverkan framhålls Rött stråk som ett bättre alternativ jämfört med Brunt, Gult och Ljusblått stråk.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar detta. Rött stråk hade till skillnad från Brunt, Gult och Ljusblått stråk inneburit buller i ett område som idag inte påverkas av buller från väg 40. En lokalisering enligt Rött stråk hade därtill gått nära ett område med högt naturvärde söder om järnvägskorridoren där det finns bullerkänsliga arter. Hänsyn och skyddsåtgärder hade krävts under byggtiden. Stråket hade även inneburit en tillkommande tydlig barriär i landskapet, bland annat för den kända fladdermusmiljön i Låddekärssbu och områden söder om järnvägskorridoren. Rött stråk går dessutom endast att kombinera med Mörkblått stråk i väster som på grund av sin höga investeringskostnad inte bedöms lämpligt. Slutligen ansluter Rött stråk inte till det valda stråket för delen Borås.

Synpunkter inkommer om att järnvägen bör dras så nära väg 40 som möjligt för att minska intrången. Det önskas också att järnvägen får samma höjdläge som väg 40 genom dalgången för att inte försämra förutsättningarna för vilt att passera anläggningen.

Trafikverkets kommentar: Järnvägens tekniska krav för att möjliggöra hastigheter upp till 250 km/tim innebär att en dragning direkt intill väg 40 i sin helhet inte är möjlig. Den nya järnvägens hastighet ställer krav på stora kurvradier (cirka 3 000 meter) som medför en större stelhet i sidled jämfört med befintlig järnväg. Det valda stråket (Orange och Ljusblått) ligger så nära väg 40 som möjligt samtidigt som intrång i identifierade naturvärden (bland annat Bredamossen) begränsats. Järnvägens profil kommer att redovisas i samråd 2.

Behov av passager för vilt kommer att utredas och passagerarnas placering kommer att samordnas med befintliga passager av väg 40 för att säkerställa funktionella samband. Detta kommer att redovisas i samråd 2.

3.11.1.4 Godstrafik

Den nya järnvägen skulle kunna utgöra ett betydande mervärde för godstrafiken i stråket Jönköping–Göteborg. Stora volymer gods skulle kunna dra nytta av att kunna transporteras på järnvägen och det vore lämpligt att inte omöjliggöra en sådan utveckling.

Trafikverkets kommentar: Järnvägsnätet präglas idag av stora hastighetsskillnader mellan tågen, vilket ökar störningskänsligheten. Genom att dela upp snabba och långsamma tåg på olika spår kan kapaciteten öka. För att maximera nyttan för järnvägssystemet som helhet dimensioneras därför den nya järnvägen för snabba persontåg.

För att godståg ska kunna köra på den nya järnvägen skulle järnvägen behöva byggas flackare än vad som planeras för. Sträckan mellan Göteborg och Borås präglas av stora höjdskillnader, särskilt mellan Mölndal och Härryda. Att anpassa den nya järnvägen för godståg skulle kräva fler och längre tunnlar och därmed medföra en dyrare anläggning. Godstrafik på den nya järnvägen hade även inneburit ökade risker vid en olycka och därmed ökade kostnader för byggande av stationen under Landvetter flygplats.

Genom att de snabba persontågen kan överflyttas till den nya järnvägen frigörs utrymme på den befintliga Kust till kust-banan som kan nyttjas av godstrafiken.

3.11.1.5 Bristande underlag

I ett antal yttranden påtalas att det presenterade samrådsmaterialet är ofullständigt, att belägg eller antaganden för vissa påståenden inte presenteras och att en rättvis jämförelse mellan de utredda stråken därmed inte är möjlig. Bland annat önskas detaljerad information om exempelvis höjdläge och utformning, påverkan på enskilda vägar med avtalsservitut samt påverkan på fastigheter inom de presenterade stråken. Det efterfrågar även uppgifter om byggtidens längd, störningarnas omfattning samt buller- och vibrationsnivåer. Vissa synpunktslämnare upplever även att Trafikverket undanhållit att redovisa bullernivåer.

Utan denna information anser vissa att det inte är möjligt för berörda att göra ett informerat ställningstagande eller att samrådet uppfyllt sitt syfte. Antalet samrådstillfällen bör därför utökas för att kunna göra korrekta bedömningar.

Trafikverkets kommentar: Syftet med samråd 1 har varit att tidigt samla in information och synpunkter från boende och verksamheter inom järnvägskorridoren. Informationen och synpunkterna har varit ett viktigt underlag för Trafikverkets fortsatta utredningsarbete och val av stråk. I det fortsatta arbetet kommer bland annat utformningen av anläggningen, miljökonsekvenser inklusive bullerberäkningar, markanspråk (permanent och tillfälligt under byggtiden) och påverkan på de enskilda vägar som korsas att studeras vidare i detalj inom det valda stråket. Förslag till utformning av och markanspråk för anläggningen kommer att samrådas vid samråd 2. Trafikverket bedömer att det material som presenterats i samråd 1 varit tillräckligt i sin omfattning och utförande för att Trafikverket ska kunna välja stråk.

3.11.2 Buller och vibrationer

Bullersituationen anses inte tillräckligt utredd i det presenterade samrådsmaterialet. Flera yttranden har inkommit som kräver att buller utreds ordentligt samt att bullerdämpande åtgärder vidtas. Många beskriver att bullersituationen längs med väg 40 redan idag är problematisk och att den nya järnvägen kommer bli ytterligare en bullerkälla som påverkar närboendes hälsa negativt. I stråket finns djurhållande gårdar och det påtalas att det är viktigt att hänsyn även tas till djuren. Dagens bullernivåer beskrivs också som höga vid Ballasjön, vilket påverkar fisketurismen i området negativt. Vid en utredning av buller betonar synpunktslämnarna att samtliga bullerkällor måste tas med i beräkningarna för att få en så rättvisande bild som möjligt. En namninsamling med ett 20-tal underskrifter har lämnats in som kräver att bullersituationen utreds ordentligt och att bullerdämpande åtgärder vidtas.

Trafikverkets kommentar: I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer buller och behov av bullerskyddsåtgärder utredas vidare. Bullerexponeringen från all statlig infrastruktur inom utredningsområdet kommer ingå i utredningen och bullerskyddsåtgärder vidtas för att innehålla gällande riktvärden för trafikbuller i proposition 1996/97:53. Detta kommer att redovisas till samråd 2.

Bullerskyddsåtgärder kan komma att omfatta såväl spårnära bullerskyddsåtgärder (exempelvis bullerskyddsskärmar eller bullerskyddsvallar) samt fastighetsnära bullerskyddsåtgärder (exempelvis fönsteråtgärder eller skyddad uteplats).

En synpunktslämnare har uppfattat att Trafikverket inte anser att bullerskyddsåtgärder är nödvändiga vilket man anser är oroande.

Trafikverkets kommentar: Att Trafikverket anser att bullerskyddsåtgärder inte skulle vara nödvändiga är en felaktig uppfattning. Nödvändiga bullerskyddsåtgärder för att innehålla gällande riktvärden kommer utredas och vidtas efter behov och redovisas till samråd 2.

Bullerdämpande åtgärder efterfrågas i anslutning till tunnelöppningar och bergsskärningar, bland annat vid Kulla–Ballasjön, för att begränsa buller från att studsas mot bergväggar och fortplanta sig i landskapet.

Trafikverkets kommentar: Dimensioneringen av bullerskyddsåtgärder kommer att ta hänsyn till järnvägens utformning och landskapets topografi. Val av åtgärder grundas på en samlad bedömning av teknisk genomförbarhet och ekonomisk rimlighet.

En synpunktslämnare menar att de riktvärden för buller som antagits av svenska myndigheter och riksdag är politiskt beslutade och saknar medicinsk grund. Detta till skillnad från EU:s policy för transportbuller som har tydligare mål om att minska andelen människor som är kroniskt störda av transportbuller till år 2030. Synpunktslämnaren önskar en tydligare redovisning av hur projektet bidrar till eller motverkar detta mål.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket tillämpar de riktvärden för trafikbuller som riksdagen beslutat om, vilka redovisas i proposition 1996/97:53. Dessa riktvärden är politiskt fastställda, men togs fram med stöd av omfattande myndighetsunderlag. Inför propositionen genomförde bland annat dåvarande Vägverket och Banverket, Naturvårdsverket, Luftfartsverket och Försvarsmakten analyser av frågor som rörde begränsning av trafikbuller. En viktig utgångspunkt i arbetet var även underlag från Världshälsoorganisationen (WHO).

De svenska riktvärdena ska därmed inte ses som godtyckliga nivåer utan som nationellt fastställda riktvärden, grundade på myndighetsunderlag och hälsorelaterad kunskap, samtidigt som de också utgör resultatet av samhälleliga avvägningar.

EU:s direktiv om bedömning och hantering av omgivningsbuller (2002/49/EG) har införlivats i svensk rätt genom förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Förordningen reglerar strategisk bullerkartläggning och åtgärdsprogram. Den reglerar inte riktvärden för planering och prövning. EU:s mål om att minska andelen människor som är kroniskt störda av transportbuller till år 2030 är ett övergripande mål på befolkningsnivå.

I denna järnvägsplan bedöms projektet i första hand mot de svenska riktvärden som gäller för planering och prövning. Projektets påverkan på bullersituationen redovisas i kommande miljökonsekvensbeskrivning, genom de bullerberäkningar som genomförs för nuläge, nollalternativ och utbyggnadsalternativet. Därigenom framgår om projektet med föreslagna åtgärder bidrar till att minska eller öka bullerexponeringen för berörda bostäder.

3.11.3 Påverkan på Bollekollen

Ett antal synpunkter har inkommit som frågar hur den nya järnvägen kommer att påverka verksamheten vid Bollekollen. Synpunktslämnarna betonar att verksamheten är en viktig mötesplats för de boende i Bollebygd och att verksamheten bidrar till turismen i området.

Trafikverkets kommentar: För svar gällande påverkan på verksamheten vid Bollekollen, se bemötande av Bollekollen AB:s yttrande (avsnitt 3.10.1 Bollekollen AB).

3.11.4 Påverkan på området vid Vannasjön

En dragning över badplatsen vid Vannasjön anses olämplig då badplatsen är ett viktigt rekreationsområde som nyttjas för vandring av boende i Olsfors. Om stråket ska gå över den befintliga badstranden lyfter andra synpunktslämnare att det viktigt att en ny badplats anläggs någonstans runt Vannasjön.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att utforma anläggningen inom det valda stråket för att bland annat begränsa fysisk påverkan på Vannasjön, de stigar som går runt sjön och på Vanna kvarn. Trafikverket kommer att fortsätta dialogen med Bollebygds kommun gällande påverkan på badplatsen vid Vannasjön.

3.11.5 Påverkan på den egna fastigheten och verksamheten

Synpunktslämnare uttrycker oro och besvikelse över att den nya järnvägen kan innebära inlösen av fastigheter, som i vissa fall ägts av samma släkt i flera generationer. Inlösen innebär en stor livsförändring. Påverkan på barnens bästa måste vägas in i beslutsprocessen för val av stråk.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket har förståelse och respekt för den oro som de fastighetsägare som berörs av eventuellt inlösen känner. När en järnvägsanläggning av den här storleken ska byggas kan detta inte göras utan att omgivningen påverkas, men Trafikverket lägger stort fokus på att optimera anläggningen och identifiera lösningar som begränsar påverkan på omgivningen. I vissa enskilda fall är det däremot inte möjligt att undvika ett intrång. I vissa fall innebär även intrånget en sådan påverkan på närboendes boendemiljö att Trafikverket bedömer inlösen som motiverat. Trafikverket kommer fortsatt föra en dialog med berörda fastighetsägare och verksamhetsutövare i dessa frågor.

I arbetet med järnvägsplanen tas en social konsekvensanalys fram, som innefattar en barnkonsekvensanalys. Resultatet av den sociala konsekvensanalysen kommer att redovisas i samråd 2.

I ett flertal yttranden lyfts att den nya järnvägen kommer påverka värdet på den egna fastigheten negativt på grund av bullerpåverkan samt att natur- och rekreationsvärden förstörs. Fastighetsägare efterfrågar ekonomisk kompensation för det minskade marknadsvärdet. Det påtalas

även att det är viktigt att tydlig kommunikation om vad som planeras eftersom det kan påverka eventuell försäljning eller investeringar i den egna fastigheten.

Trafikverkets kommentar: Frågor om ersättning hanteras i dialog mellan fastighetsägaren/verksamhetsutövaren och Trafikverket. Trafikverket avser att ha dialog med berörda fastighetsägare för att informera om tidplan och det fortsatta arbetet.

Enskilda önskemål om inlösen har inkommit från fastighetsägare på grund av försämrad boendemiljö till följd av den nya järnvägen. Synpunktslämnarna förväntar sig även fullständig ekonomisk kompensation i det fall det föreslagna stråket påverkar möjligheten att bedriva enskild verksamhet. Inlösen önskas även beroende på vilken dragning av järnvägen som blir aktuell.

Trafikverkets kommentar: Frågor om ersättning och eventuellt inlösen hanteras i dialog mellan fastighetsägaren/verksamhetsutövaren och Trafikverket.

En synpunktslämnare lyfter att värdering av fastigheter som ska lösas in måste skötas av en oberoende mäklare.

Trafikverkets kommentar: Efter det att järnvägsplanen vunnit laga kraft kommer en värdering att utföras för de fastigheter som berörs av inlösen eller förvärv. Värderingen kommer att utföras av en oberoende och auktoriserad värderare.

3.11.6 Påverkan på enskilda brunnar

Synpunktslämnare påpekar att påverkan på enskilda brunnar (exempelvis för vatten eller bergvärme) måste utredas för att säkerställa att brunnarna inte sinar. En fastighetsägare påtalar bland annat att en brunn på den egna fastigheten påverkats negativt vid bygget av väg 40 på 1970-talet och att en ny brunn behövde borrar. Eventuell skada som uppstår på enskilda brunnar under byggskedet måste ersättas av Trafikverket.

Trafikverkets kommentar: I det fortsatta arbetet genomförs en brunnsinventering där brunnar i anslutning till det valda stråket kartläggs. Därefter utreds eventuell påverkan på grundvattennivåerna till följd av Trafikverkets arbeten. Ett bedömt påverkansområde (inom vilket tillfällig eller permanent grundvattenavsänkning kan uppstå) tas fram.

Fastigheter och brunnar inom det bedömda påverkansområdet kommer att kontrolleras innan, under och i slutet av byggnationen av den nya

järnvägen för att bedöma eventuell påverkan från grundvattenavsänkningen. Fastigheter och brunnar som ligger utanför det bedömda påverkansområdet kommer inte att kontrolleras. Eventuella skador som uppstår till följd av Trafikverkets arbeten kommer att ersättas av Trafikverket.

3.11.7 Påverkan på vägar

Den nya järnvägen påverkar enskilda vägar längs stråket och det är viktigt att berörda vägsamfälligheter involveras i eventuell förändring av de enskilda vägar som berörs. Många av de enskilda vägar som påverkas är de enda tillfartsvägarna för fastigheter i stråket och vissa synpunktslämnare anser att det inte är beskrivet hur enskilda vägar kommer att hanteras och påverkas. Synpunktslämnarna undrar hur Trafikverket kommer att ersätta berörda vägsamfälligheter för kostnaderna för skötsel/drift om vägen påverkas.

Trafikverkets kommentar: Påverkan på korsande vägar kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Trafikverket kommer att säkerställa ersättningsvägar eller omledningsvägar under byggskedet för vägar som påverkas.

I samråd 2 kommer förslag till utformning av den nya järnvägsanläggningen att presenteras. I samband med detta kommer även förslag till hur enskilda vägar ska passera järnvägen att presenteras. Även i samråd 2 kommer berörda vägföreningar ingå i samrådsprocessen och kallas.

Redovisningen av utformning för enskilda vägar i järnvägsplanen är endast ett förslag, slutlig utformning beslutas i en lantmäteriförrättning där berörda vägföreningar också kallas. Frågor om ersättning hanteras i fortsatt dialog mellan fastighetsägaren/verksamhetsutövaren och Trafikverket.

Önskemål har inkommit om att inte riva eller förändra specifika vägar samt att förbättra gång- och cykelmöjligheterna över väg 40. Frågorna gällde även om och hur specifika vägar kommer att korsa den nya järnvägen samt vilka omledningsvägar som kommer bli aktuella under byggtiden.

Trafikverkets kommentar: Den nya järnvägen kommer att korsa befintliga vägar planskilt. Antingen anläggs vägpasagerna som broar över eller som vägportar under järnvägen. I vissa fall kan en väg behöva dras om för att möjliggöra passage vid en närliggande vägs passage. Detta kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet.

Frågan om förbättrade gång- och cykelmöjligheter över väg 40 är inte något som ingår inom ramen för denna järnvägsplan. Trafikverket är väghållare för väg 527, Rävlandavägen, men har inga egna ekonomiska medel för nya gång- och cykelvägar. Det är regionen tillsammans med kommunen som avsätter medel för utbyggnad på regionala vägar och Trafikverket som sedan utför. Trafikverket har tillsammans med Västra Götalandsregionen (VGR), kommunalförbunden och kommunerna inom regionen, tagit fram ett arbetssätt för att lättare få en överblick över alla förslag som kommer in om nya gång- och cykelvägar. Detta innebär att respektive kommun samlar in förslag. Efter att kommunen har sammanställt och prioriterat bland förslagen som de har fått in, ansöker de via sitt kommunalförbund om finansiering för projekten hos VGR. Kommunen kan inte ansöka om finansiering för samtliga förslag de får in, utan måste prioritera innan förslagen skickas vidare. I nuläget har en ny gång- och cykelväg på aktuell sträcka inte prioriterats i den regionala planeringen. Fortsatt dialog sker mellan Trafikverket och Bollebygds kommun.

Vilka omledningsvägar som blir aktuella under byggskedet är i dagsläget inte möjligt att svara på eftersom produktionsplaneringen ännu befinner sig i ett tidigt skede. Detta kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet och redovisas i samråd 2.

Önskemål har inkommit om ersättningsvägar till skogsfastigheter. Synpunktslämnarna undrar om ersättningsvägar som anläggs kommer att dimensioneras för skogsmaskiner så att skogsbruk fortsatt kan bedrivas.

Trafikverkets kommentar: *Samtliga skogsfastigheter vars tillfartsväg skärs av på grund av den nya järnvägsanläggningen kommer om behov finns att få en ny tillfartsväg. Ersättningsvägar för skogsfastigheter dimensioneras enligt Trafikverkets riktlinjer.*

3.11.8 Miljöpåverkan

De noggranna natur- och kulturutredningarna som presenterats under samråd 1 uppskattas och synpunktslämnaren förutsätter att dessa fortsätter genomföras som underlag för fortsatt prövning av järnvägsplanen.

Trafikverkets kommentar: *Ja, ytterligare utredningar kommer att genomföras inom arbetet med järnvägsplanen. Dessa, tillsammans med redan utförda utredningar, kommer att ligga till grund för prövningen av järnvägsplanen.*

Områdena i korridoren beskrivs hysa ett rikt och skyddsvärt djur- och växtliv och området är därför särskilt känsligt för exploatering och störning. Hänsyn måste tas till detta.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att ta hänsyn till de naturvärden som finns i anslutning till det valda stråket samt vidta nödvändiga skydds- och kompensationsåtgärder. Järnvägskorridoren omfattar varken riksintressen för naturvård, kulturmiljövård eller friluftsliv. Det finns inte heller några naturreservat eller Natura 2000-områden inom korridoren.

En synpunktslämnare motsätter sig den nya järnvägen eftersom den kommer innebära att produktiv jordbruksmark kommer att tas i anspråk, mark som är viktig för livsmedelsförsörjningen i händelse av kris.

Trafikverkets kommentar: Det valda stråket i väster (orange) har lagts så nära väg 40 som möjligt givet järnvägens tekniska krav bland annat för att begränsa intrånget i jordbruksmarken. I det fortsatta arbetet med utformningen av den nya anläggningen kommer Trafikverket arbeta för att begränsa såväl det permanenta som det tillfälliga markintrånget på den jordbruksmark som berörs.

En oro finns för att den nya järnvägen kommer att innebära en barriär för friluftslivet och det betonas att det är viktigt att vidta åtgärder för att fortsatt möjliggöra för rörelse och rekreation i naturen.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer att utforma anläggningen inom det valda stråket för att begränsa barriäreffekten och påverkan på friluftsvärden som finns inom stråket. För att begränsa barriäreffekten kommer järnvägen att korsa befintliga vägar planskilt. Antingen anläggs vägpassagerna som broar över eller som vägportar under järnvägen. Detta möjliggör för friluftslivet att korsa järnvägsanläggningen via dessa passager.

Orange stråk påverkar områden med höga naturvärden, bland annat orörda skogsområden som är flera hundra år gamla, kulturmiljövärden samt en vattentäkt. En synpunktslämnare påpekar vidare att det föreslagna stråket i öster inte beaktat nationella råd om att Eningen ska kunna nyttjas som vattentäkt i kris.

Trafikverkets kommentar: De studerade stråken har anpassats med hänsyn till bland annat landskap, geografiska och miljömässiga förutsättningar inom järnvägskorridoren. Områden där en ny järnväg bedömts medföra stora negativa konsekvenser utifrån flera olika miljöaspekter har i möjligaste mån undvikits. Trafikverket gör bedömningen att det utredningsarbete som genomförts är tillräckligt

omfattande för att kunna utgöra underlag för val av stråk. Nödvändiga skydds- och kompensationsåtgärder kommer att vidtas. Detta kommer att studeras vidare i kommande skede.

Det är mycket viktigt att hänsyn tas till den akut utrotningshotade ålen som lever i Ballasjön. Ålen måste ha tillgång till sin naturliga vandringsled ut i Kattegatt (och vidare mot Sargassohavet). Ett avbrott i vandringssträckan kan vara ödesdigert och utgöra artskyddsbrott. Även öring och signalkräfta har börjat dyka upp igen i Ballasjön. Specifik analys av ålens vandring samt konkreta åtgärder för att skydda dessa arter efterfrågas.

Trafikverkets kommentar: För svar gällande hänsyn till vattenlevande organismer i Ballasjön, se bemötande av Ballasjöns fiskeförenings yttrande (avsnitt 3.9.1 Ballasjöns fiskeförening).

En synpunktslämnare undrar om passager för vilt kommer att anläggas.

Trafikverkets kommentar: Behov av passager för vilt kommer att utredas och passagernas placering kommer att samordnas med befintliga passager av väg 40 för att säkerställa funktionella samband. Detta kommer att redovisas i samråd 2.

3.11.9 Byggskedet

Fastighetsägare förväntar sig att Trafikverket inleder en dialog med fastighetsägare vars mark kommer att tas i anspråk under byggtiden. Fastighetsägare önskar vara delaktig i processen och vid schaktning på den egna fastigheten finns intresse att få ta del av massorna i egenskap av markägare.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket kommer fortsatt föra en dialog med de fastighetsägare vars mark omfattas av tillfälligt markanspråk.

En synpunktslämnare undrar vilka arbetstider som kommer att gälla under byggskedet.

Trafikverkets kommentar: Produktionsplaneringen befinner sig ännu i ett tidigt skede och det är i dagsläget inte möjligt att ange exakt vilka arbetstider som kommer gälla under byggskedet. Arbetstider kommer att studeras vidare och förfinas allt eftersom arbetet fortskrider och kommer att kommuniceras i ett senare skede. Begränsningar av arbetstider kan komma att råda under vissa delar av dygnet, med hänsyn till närboendes boendemiljö, eller under vissa delar av året, med hänsyn till exempelvis häckningsperioder för störningskänsliga fågelarter.

Det finns en oro för att vibrationer och sättningar under byggtiden kommer leda till skador på den egna fastigheten eller enskilda brunnar.

Trafikverkets kommentar: Byggnader och brunnar som riskerar skadas till följd av vibrationer eller grundvattenavsänkning kommer att kontrolleras innan, under och i slutet av byggnationen för att följa upp eventuella skador till följd av vibrationer eller grundvattenavsänkning. Eventuella skador som uppkommer till följd av Trafikverkets arbeten kommer att ersättas av Trafikverket.

Även buller som kan uppstå under byggskedet bör tas med i bullerutredningen och om möjligt bör bullerskyddsåtgärder vidtas tidigt under byggskedet för att kunna begränsa bullret under byggskedet för de närboende.

Trafikverkets kommentar: Byggbuller kommer att utredas på en övergripande nivå inom arbetet med järnvägsplanen. Trafikverket kommer att sträva efter att följa Naturvårdsverkets allmänna råd för buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15). För att begränsa bullerstörningarna under byggskedet kommer Trafikverket att arbeta med olika åtgärder enligt en så kallad åtgärdstrappa. Det kan exempelvis handla om begränsning av arbetstid, tillfälliga bullerskyddsåtgärder och så vidare. Byggbullret kommer att följas upp kontinuerligt under byggtiden och åtgärder vidtas efter behov.

Trafikverket kan inte garantera att det är möjligt att tidigt under byggskedet anlägga eventuella bullerskyddsskärmar avsedda för den färdiga anläggningen. Detta eftersom ett sådant förfarande skulle kunna leda till att övriga anläggningsarbeten för den nya järnvägsanläggningen hindras eller försvåras. Om behov av bullerdämpande åtgärder under byggskedet uppstår kommer Trafikverket att nyttja tillfälliga bullerskyddsåtgärder för att begränsa bullernivåerna som uppstår från anläggningsarbetena. Detta kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet med produktionsplaneringen.

Byggtiden i anslutning till Kullamotet behöver begränsas så långt det är möjligt då trafikplatsen är viktig för såväl biltrafiken som busstrafiken till Göteborg och Borås.

Trafikverkets kommentar: Produktionsplaneringen befinner sig ännu i ett tidigt skede. Trafikverket arbetar för att begränsa störningar på vägtrafiken.

4 Samråd 2, 2027

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

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

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

trafikverket.se