

Sammanträdesdatum  
2020-04-29

---

Plats och tid	Rådasjön kl. 18:20-18:27
Beslutande ledamöter	Per Vorberg (M) (ordförande) David Dinsdale (L) (vice ordförande) Patrik Linde (S) (2:e vice ordförande) Grim Pedersen (M) Kersti Lagergren (M) Mikael Johannison (M) Ronny Sjöberg (C) Håkan Eriksson (KD) Martin Tengfjord (SP) Ulla-Karin Johansson (S) Robert Langholz (S) Roland Jonsson (MP) Leo Welter (SD)
Ej tjänstgörande ersättare	Rickard Rosengren (M) Ingemar Lindblom (M) Bengt Johansson (M) Hengameh Mokhtari (M) Anders Halldén (L) Tony Wahl (C) Steinar Walsö-Kanstad (KP) Marie Strid (MP) Boris Leimar (SD)
Sekreterare	_____
	Matilda Johansson
Ordförande	_____
	Per Vorberg
Justerande	_____
	Håkan Eriksson

---

### BEVIS

Justeringen har tillkännagivits genom anslag

Organ	Kommunstyrelsen		
Sammanträdesdatum	2020-04-29		
Datum för anslags uppsättande	2020-04-30	Datum för anslags nedtagande	2020-05-22
Förvaringsplats för protokollet	Kansli, arkiv		
Underskrift	_____		
	Matilda Johansson		

Sammanträdesdatum  
2020-04-29

---

Övriga närvarande	Roger Nordman (M) (adjungerad, kommunfullmäktiges ordförande) Peter Lönn (kommundirektör) Anders Ohlsson (sektorschef samhällsbyggnad) Per-Arne Larsson (sektorschef för teknik och förvaltningsstöd) Bo Ekström (ekonomichef) Birgitta Flärdh (utvecklingschef) Matilda Johansson (kommunsekreterare) Karin Dahl (kommunikationschef)
Utses att justera	Håkan Eriksson
Justeringens plats och tid	Kommunhuset i Mölnlycke , 2020-04-29 18:27
Protokollet omfattar	§185

Signatur justerande		Utdragsbestyrkande
---------------------	--	--------------------

Sammanträdesdatum  
2020-04-29

---

## ÄRENDELISTA

§ 185            Samrådsyttrande gällande ny järnväg Göteborg-Borås, en del av nya stambanor

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

§ 185

Dnr 2020KS196

## Samrådsyttrande gällande ny järnväg Göteborg-Borås, en del av nya stambanor

Trafikverket har gjort ett omtag i planeringen av ny järnväg Göteborg–Borås på grund av nya förutsättningar. Det innebär att Trafikverket nu genomför en ny lokaliseringsutredning för hela sträckan Göteborg-Borås samtidigt som de genomför samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan. Härryda kommun mottog den 10 mars 2020 samrådsremiss för ny järnväg mellan Göteborg–Borås, en del av nya stambanor (Trafikverkets diarienummer TRV 2019/1823). Synpunkter ska ha inkommit till Trafikverket senast den 4 maj. Samrådet avser både frågan om betydande miljöpåverkan samt kartläggning av förutsättningar inför framtag av förslag på möjliga järnvägskorridorer.

Förvaltningen har tagit fram förslag på yttrande och kommunen framhåller betydelsen av Landvetter södra som en viktig del i såväl kommunens som regionens utveckling. Kommunen betonar att kommande korridorsval bör möjliggöra ett framtida stationsläge i Landvetter södra. När det gäller station på Landvetter flygplats behöver stationens placering vara attraktiv ur ett hela resan-perspektiv med ett centralt stationsläge i anslutning till terminalen. Härryda kommun betonar betydelsen av en station i Mölndal samt att stationsläget i Borås får ett centralt läge för ett attraktivt resande samt för att maximera positiva effekter för regionens tillväxt.

Från sektorn för samhällsbyggnad föreligger skrivelse daterad den 18 mars 2020.

### Kommunstyrelsens behandling

#### Yrkanden

Per Vorberg (M) yrkar att kommunstyrelsen antar yttrande från förvaltningen daterad den 18 mars 2020 som eget yttrande till Trafikverket, samt att paragrafen förklaras omedelbart justerad.

Roland Jonsson (MP) yrkar att kommunstyrelsen antar yttrande från Roland Jonsson enligt bilaga 1 till protokollet, där information om Landvetter Södra har strukits ur förvaltningens förslag till yttrande.

#### Yttrande

Leo Welter (SD) önskar lämna en protokollsanteckning med följande innehåll "Vi sverigedemokrater motsätter oss fortsatt byggandet av Landvetter Södra. Om det skulle vara så att vi inte lyckas stoppa detta beklagliga projekt anser vi dock att kommunen gagnas av att tågen även stannar i Landvetter Södra. Vi ställer oss därför bakom kommunens yttrande".

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande

Sammanträdesdatum  
2020-04-29

---

Kommunstyrelsen medger att protokollsanteckningen får lämnas.

### Proposition

Efter ställd proposition på Per Vorbergs och Roland Jonssons yrkanden finner ordföranden att kommunstyrelsen beslutat bifalla Per Vorbergs yrkande.

Votering begäres. Följande voteringsproposition godkännes. Den som bifaller Per Vorbergs yrkande röstar Ja. Den som bifaller Roland Jonssons yrkande röstar Nej. Voteringen utfaller så att 12 ledamöter röstar Ja och 1 röstar Nej. Bilaga 2 voteringslista.

Kommunstyrelsen har således beslutat bifalla Per Vorbergs yrkande.

### Beslut

Kommunstyrelsen antar yttrande från förvaltningen daterad den 18 mars 2020 som eget yttrande till Trafikverket.

Paragrafen förklaras omedelbart justerad.

### Protokollsanteckning

Vi sverigedemokrater motsätter oss fortsatt byggandet av Landvetter Södra. Om det skulle vara så att vi inte lyckas stoppa detta beklagliga projekt anser vi dock att kommunen gagnas av att tågen även stannar i Landvetter Södra. Vi ställer oss därför bakom kommunens yttrande.

-----  
**Paragrafen är justerad**

Signatur justerande	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

## Bilaga 1 till protokollet, kommunstyrelsen 2020-04-29 § 185. Roland Jonssons (MP) yrkande om förslag till yttrande.

investeringsprojekt@trafikverket.se

TRV 2019/1823

Datum  
2020-03-18

Dnr  
2020KS196 011

### **Samrådsyttrande gällande ny järnväg mellan Göteborg– Borås, en del av nya stambanor**

Härryda kommun har tagit del av ”Samrådsunderlag Göteborg-Borås, en del av nya stambanor i Göteborg Stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Bollebygds kommun, Marks kommun och Borås Stad, Västra Götalands län” och lämnar med detta yttrande sina synpunkter.

#### **Bakgrund**

Regeringen beslutade den 30 maj 2018 om ny Nationell plan för transportsystemet 2018-2029. Av beslutet framgår följande vad gäller nya stambanor: "Regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med moderna och hållbara kommunikationer med korta restider som främjar en tydlig överflyttning av resor från flyg till tåg. Utbyggnaden ska utgå från var och en av de tre ändpunkterna. I den nationella planen för 2018- 2029 ingår sträckorna Järna - Linköping (Ostlänken), Lund-Hässleholm samt Göteborg - Borås."

Av presentationsmaterial från regeringen framgår att utbyggnaden ska ske i den takt som ekonomin tillåter, men att fortsatta diskussioner krävs för att finna en bred politisk överenskommelse för nya stambanor för höghastighetståg.

Det övergripande restidskravet på två timmar och fem minuter mellan Göteborg och Stockholm betyder snabbare resor mellan storstadsregionerna. Den nya höghastighetsjärnvägen ska knyta Västra Götalandsregionens två största städer, Göteborg och Borås, närmare varandra och stärka kommunikationerna inom Västsverige. Höghastighetsjärnvägen förbättrar även kommunikationerna till och från Landvetter flygplats.

#### **Ny järnväg Göteborg-Borås, ett samhällsbyggnadsprojekt**

Sträckan Göteborg-Borås är ett av Sveriges största pendlingsstråk med 9,5 miljoner pendlingsresor per år. Stråket är därför betjänt av kapacitetsstark, spårbunden trafik. Utbyggnaden av en ny järnväg är mer än ett nationellt infrastrukturprojekt, det är ett regionalt och kommunalt samhällsbyggnadsprojekt. Det är viktigt att de åtgärder som görs för

järnvägsutbyggnaden både möjliggör och stödjer en kraftig utbyggnad av bostäder och övriga funktioner för en fortsatt utveckling och förädling av befintliga orter samt tillkomst av nya. Järnvägen ska även bidra till en utvidgning av befintliga arbetsmarknadsregioner och ett förtätat utbyte inom regionerna. Den nya järnvägen med anslutande infrastruktur måste därför samverka med samhällets övriga funktioner, krav och behov.

### Utveckling av tågtrafiken i regionen

Kommunerna på sträckan Göteborg–Borås arbetar tillsammans för att åstadkomma en positiv samhällsutveckling i samband med järnvägsutbyggnaden. Detta arbete har bland annat lyfts i Stråket Göteborg–Borås Målbild 2035 som visar en gemensam inriktning för en framtida hållbar regional struktur. Härryda kommun vill betona vikten av att det så snart som möjligt skapas förutsättningar för en tillfredsställande trafikering på ny järnväg Göteborg–Borås. Kapaciteten behöver kunna tillgodose de lokala behoven av pendling, regionens behov av resor och koppling till flygplatsen samt den nationella trafiken. Härryda kommun vill särskilt framhålla Västra Götalandsregionens funktionsutredning för stråket som tar upp de regionala utvecklingsbehoven fram till 2050. Västra Götalandsregionens kollektivtrafiknämnd har beslutat att funktionsmålen ska vara vägledande för regionens fortsatta arbete med att utveckla tågtrafiken i stråket Jönköping–Borås–Göteborg. Härryda kommun anser att det är mycket viktigt att den utbyggnad av järnväg som planeras och genomförs görs så att det kan ske en utveckling i enlighet med funktionsutredningen.

### ~~Landvetter södra~~

~~Härryda kommun planerar för en helt ny stad, Landvetter södra. Landvetter södra ligger mitt i pendlingsstråket mellan Göteborg och Borås vilket innebär en unik möjlighet att bygga ett hållbart samhälle från grunden som bidrar till att lösa bostadsbristen regionalt och nationellt. Målet är att Landvetter södra ska bli en helt ny hållbar stad med alla de funktioner det innebär med eget centrum, bostäder, service, handel och mötesplatser men ändå kopplas samman med befintliga orter som Mölnlycke i väster, Landvetter i norr och Björred samt Landvetter Airport city och flygplatsen i öster.~~

~~Den nya järnvägen ska bidra med utvidgning av befintliga arbetsmarknadsregioner och förtätat utbyte inom regionerna. Landvetter södra har en strategiskt gynnsam roll med bara några minuter till Landvetter flygplats och Airport city och med sin placering mellan Västsveriges två största städer. Att möjliggöra en station i Landvetter södra uppfyller intentionen med projekt ny järnväg Göteborg–Borås och är viktigt inte bara för Härryda kommun, utan för hela regionen.~~

~~Ur ett regionalt perspektiv är det viktigt att korridorsvalet som nu utreds i lokaliseringstudien av Trafikverket inte omöjliggör en framtida station i Landvetter södra. En station i Landvetter södra skulle ha effekten att restiden är tre minuter längre på sträckan Göteborg–Borås för två~~

~~regionaltåg i timmen och skulle inte påverka nationell trafik. Härryda kommun anser inte att det kan betraktas som en oacceptabelt stor störning för den genomgående tågtrafiken med tanke på den samhällsnytta som Landvetter södra ska bidra till.~~

### **~~Fördjupning av översiktsplan för Landvetter södra~~**

~~Härryda kommun arbetar med en fördjupning av översiktsplan (FÖP) för Landvetter södra inom utredningsområdet för ny järnväg Göteborg-Borås. Förslaget till fördjupning av översiktsplan kommer ställas ut för samråd från 2020-04-20 till 2020-06-17.~~

~~Landvetter södra planeras att bli en stad som rymmer minst 25 000 invånare. Utformandet av Landvetter södra bygger på Härryda kommuns fyra inriktningsmål som Härryda kommuns kommunfullmäktige antog 2014, § 110/2014. Inriktningsmål för Landvetter södra är:~~

#### *~~Den mänskliga staden~~*

~~Landvetter södra är ett samhälle för alla, en demokratisk, jämlik, inkluderande och uthållig stad, där kroppslig och själslig hälsa står i centrum. Staden erbjuder attraktiva omgivningar genom att bevara och förädla områdets unika miljö och karaktär. Likaså erbjuds ett brett utbud av idrott, kultur och upplevelser i en stad, där det alltid händer något.~~

#### *~~Den moderna staden~~*

~~Landvetter södra är en blandstad med en vågad arkitektur, som byggs med hög täthet, funktionsblandning och med en levande och attraktiv stadskärna med mötesplatser för alla. Staden har unika byggnader, verksamheter, etableringar och aktiviteter, med höga uppmärksamhetsvärden och är en förebild för hur ett modernt stationssamhälle ska se ut.~~

#### *~~Den innovativa staden~~*

~~Landvetter södra har stor betydelse och väcker intresse, såväl i ett lokalt som regionalt, nationellt och internationellt perspektiv, där staden är funktionellt integrerad med Landvetter Airport City med dess utbud av handel, service och arbetsplatser och med Landvetter flygplats. Staden har en tydlig internationell karaktär.~~

#### *~~Den internationella staden~~*

~~Landvetter södra erbjuder en flexibel och innovativ miljö, präglad av entreprenörskap. Under såväl planeringsfas, byggnation och som färdigställt samhälle utnyttjas de senaste rönen inom social och teknisk forskning samt används spjutspets teknik inom alla samhällsbyggnadsområden, däribland energi, miljö, transport, trafik och IT.~~

~~Planeringshorisonten för FÖP Landvetter södra är satt till före och efter utbyggnad av ny järnväg Göteborg-Borås. Planeringshorisonten för efter utbyggnad av ny järnväg Göteborg-Borås visar på en utblick mot en tänkbar utveckling på längre sikt. Ambitionen är att planens huvuddrag ska fungera~~



~~och gälla oavsett om området får en station för järnväg Göteborg-Borås eller inte.~~

~~Utvecklingen av området före utbyggnaden av järnväg Göteborg-Borås har en tydlig koppling till befintlig bebyggelse i Landvetter och är oberoende av järnvägsutbyggnaden. Utvecklingen av planområdet påbörjas alltså i nordost i anslutning till befintligt samhälle. Ett resecentrum för annan kollektivtrafik än tåg etableras i fas 1, innan ett framtida stationsläge utmed järnväg Göteborg-Borås kan säkras. Etableringen av resecentrumet sker norr om nuvarande reservat för tidigare utredd korridor i den punkt där de två huvudstråken från Landvetter samt Landvetter Airport City och Landvetter flygplats möts. Andra fasen efter järnväg Göteborg-Borås utformas i nära anslutning till järnväg Göteborg-Borås och ger möjlighet att skapa en stad utifrån en station för järnväg Göteborg-Borås.~~

~~Härryda kommun hänvisar vidare till det samrådsunderlag för fördjupning av översiktsplan Landvetter södra som kommit Trafikverket tillhanda 2020-04-20.~~

## Härryda kommun

Den politiska samrådsgruppen för stråket Göteborg-Borås har tagit fram inriktningen nedan:

*”En tidig byggstart är prioriterat. Den anläggning som är beslutad och finansierad i gällande nationell plan 2018-2029 ska planläggas. Detta innebär att lokaliseringsutredningen Göteborg-Borås ska drivas i enlighet med Trafikverkets positionspapper daterat 2018-10-05, där korridorer utformas och prövas utifrån stationsorterna Mölndal, Landvetter flygplats och Borås.*

~~*Vid korridorvalet öster om Mölnlycke bör en framtida station vid Landvetter södra, på bibana alternativt huvudspår, inte omöjliggöras. För att skapa tydlighet i vad som ska planläggas och säkerställa förutsättningar för av Trafikverket redovisad tidplan, ska eventuellt tillkommande station vid Landvetter södra planläggas och finansieras separat.”*~~

I Trafikverkets positionspapper anges ”Vad gäller Göteborg-Borås har förhandlingen inte slutförts inom ramen för Sverigeförhandlingen och det handslag som genomförts med Härryda kommun är vilande i avvaktan på att förhandlingar ska återupptas av Trafikverket. Detta innebär att Trafikverket med utgångspunkt från Sverigeförhandlingens underlag kan ta upp en dialog med Västra Götalandsregionen om stationsorterna på den delsträckan.” Härryda kommun ställer sig frågande till att det handslag med Härryda kommun som är vilande i Sverigeförhandlingen kan anses som återupptaget med den förhandling som upptagits med Västra Götalandsregionen. Härryda kommun betraktar inte förhandlingarna som återupptagna.

~~Kommunen har återkommande framhållit betydelsen av Landvetter södra som en viktig del i såväl kommunens som regionens utveckling. Härryda kommun utgår från att kommande korridorval tas fram för att möjliggöra framtida stationsläge med förbigångsspår vid Landvetter södra för att infria de stora nyttor som det medför. I Trafikverkets positionspapper daterat den 5 oktober 2018 anges att stationsorter utöver de utpekade endast kan accepteras om det kan lösas utan att det medför oacceptabelt stora störningar för den genomgående trafiken, samt att det finns en medfinansiering som täcker merkostnaden för den delen av investeringen som inte kan hänföras till ett nationellt mervärde/nytta. En station i Landvetter södra skulle ha effekten att restiden är tre minuter längre på sträckan Göteborg-Borås för två regionaltåg i timmen och skulle inte påverka nationell trafik. Härryda kommun anser inte att det kan betraktas som en oacceptabelt stor störning för den genomgående tågtrafiken med tanke på den samhällsnytta som Landvetter södra ska bidra till.~~

### **Station Landvetter flygplats**

Med en järnvägsanslutning till flygplatsen kan vi knyta ihop den lokala kollektivtrafiken med den nationella och internationella och stationen kan därmed anta en roll som kollektivtrafiknod för kompletterande transportslag. Vi vill att olika transportslag ska samverka för en effektiv resa dörr till dörr. En station vid Landvetter flygplats är även en förutsättning för att uppnå kollektivtrafikmålet i stråket. Ett utvecklingsprogram pågår just nu på Landvetter flygplats och framtidsplanerna för flygplatsen framtas i Masterplanen för flygplatsen. Den stora ökningen av arbetstillfällen vid flygplatsen i samband med utvecklingen av Landvetter flygplats och Airport city väntas på sikt resultera i att dagens 4000 arbetstillfällen ökar till 14 000 vilket ytterligare ökar behovet att en hållbar trafiklösning till flygplatsen.

Landvetters flygplats har av EU pekats ut som en av Sveriges två Core-flygplatser. Det innebär att flygplatsen betraktas som en europeisk angelägenhet och inte enbart en riksangelägenhet, och att EU ser flygplatsen som en viktig kommunikationsnod för transporter inom EU och för resor in/ut från EU. Detta innebär bl a innebär att järnvägsanslutningar till Core-flygplatser ska prioriteras. I Trafikverkets positionspapper anges att vid eventuell etappindelning ska första etappen av utbygganden vara Göteborg-Landvetter i syfte att få ut effekter så snart som möjligt. Härryda kommun välkomnar en tidig utbyggnad av etappen för att så snart som möjligt kunna förse Landvetter flygplats med tågtrafik.

För att skapa en effektiv nod för regional, nationell och internationell trafik behöver stationens placering vara attraktiv ur ett hela resan-perspektiv. Ett centralt stationsläge i förhållande till Landvetter flygplats terminal är en förutsättning för attraktiv kollektivtrafik till flygplatsen. Ett mer hållbart resande med överflyttning från bilism till tågtrafik möjliggörs vid ett centralt stationsläge. En station utanför terminalsystemet innebär att grundsyftet med järnvägsanslutningen, att skapa en knutpunkt som stimulerar till ökat kollektivt resande, till stor del går förlorat. Vid en värdering av ett externt stationsläge är det viktigt att ta med samtliga

kostnader för att möjliggöra så att resenären når målpunkten för resan, flygplatsen, vägsystem samt persontransportlösning mellan järnvägsstationen och terminalen samt riskeliminierande åtgärder gällande flygsäkerhet.

### **Station Mölndal**

Kommunen bedömer att stora nyttor uppstår vid en station i Mölndal. Station Mölndal ger bland annat upphov till positiva systemeffekter genom att två stora pendlingsstråk, Göteborg-Borås och Göteborg-Kungsbacka knyts samman i en attraktiv punkt. Detta innebär också en avlastning av stationerna i Göteborg. Med hänsyn till den utveckling som Göteborgsområdet står inför framstår det som framsynt att fördela belastningen på kollektivtrafiken på flera olika stationer.

Med en utvecklad knutpunkt för tågtrafiken i Mölndal möjliggörs utveckling av näringsliv och bostäder i en större del av Göteborgsområdet, inte enbart i Mölndal utan också västra Göteborg och Halland. Utformning av stationsläge bör ske i nära samverkan med Mölndals stad för att möjliggöra en gynnsam stadsutveckling.

### **Station Borås**

Härryda kommun anser det viktigt att stationen i Borås hamnar centralt så att resande har bekvämt gångavstånd till viktiga målpunkter i centrala staden. Det är också viktigt att stationen har nära koppling till befintlig station så att resande snabbt och enkelt kan byta mellan olika typer av tåg, exempelvis mellan regiontåg och höghastighetståg. Tillgängligheten till Borås som regionens andra stad och möjligheterna att i Borås snabbt och bekvämt byta från regiontåg till höghastighetståg mot Stockholm är av stor vikt för regionens utveckling.

Stationsläge i Borås samt fortsatt dragning österut bör möjliggöra fortsatt spårutbyggnad via Ulricehamn och Munksjön i Jönköping. Ett centralt stationsläge i Borås möjliggör en utbyggnad till motsvarande centrala stationslägen i Ulricehamn och Jönköping. Därmed optimeras samhällsnyttorna av investeringen och en hållbar utveckling stöds samtidigt som man öppnar för ökad ekonomisk tillväxt i både dessa kommuner och i den växande arbetsmarknadsregionen.

Härryda kommun har tillsammans med kommunerna i stråket, kommunalförbund och Västra Götalandsregionen påbörjat ett arbete att tillsammans göra beräkningar avseende ekonomiska, miljömässiga och sociala nyttor utifrån centrala stationslägens betydelse för den regionala utvecklingen i Västsverige.

### **Projektmål för Göteborg-Borås**

I samrådsunderlaget ingår de mål som är framtagna för projekt ny järnväg Göteborg-Borås, en del av nya stambanor under avsnitt 1.6.3.

*Kapacitet och robusthet*

I målen angående plattformslängder så är det endast Station Borås som är utpekad att möjliggöra resandeutbyte med 400 meter långa tåg på sträckan Göteborg-Borås, övriga stationer gäller 250 meter långa tåg. Kriterier för plattformslängd för olika stationer är inte tydligt, då andra stationer på stambanan med ett mindre resandeunderlag planeras att få plattformar som möjliggör resandeutbyte med 400 meter långa tåg. Strategin för plattformslängd vid olika stationer behöver tydliggöras. Härryda kommun önskar få en beskrivning av det underlag som legat till grund för strategin gällande vilka kriterier som gäller för vilken tåglängd plattformar vid de olika stationerna ska utformas för. Landvetter flygplats är ett riksintresse och en nod för det regionala, nationella och internationella resandet längs med sträckan där resandeutbyte med 400 meter långa tåg särskilt bör övervägas att möjliggöras. Det sammanbinder även internationellt de snabba trafiksystemen höghastighetståg och flygplatser med de möjligheter som det skapar.

### *Stationslägen*

Härryda kommun anser att målen under stationslägen ska kompletteras med målet ”Stationslägen på sträckan Göteborg-Borås ska möjliggöra effektiva tågresor till Landvetter flygplats för boende och verksamma i regionen och dess omland.” Landvetter flygplats är ett riksintresse samt den internationella noden på sträckan, därför borde stationens funktion och kommunikation med de andra stationerna längs med sträckan samt förbindelser till andra banor och trafikslag lyftas. Stationslägena längs med sträckan bör utformas så att en hög tillgänglighet till Landvetter flygplats erhålls för verksamma och boende i regionen. Landvetter flygplats är utpekad som Core-flygplats av EU där bl a spårbunden trafik ska angöra flygplatsen senast år 2030.

### *Utanför övergripande målstruktur*

Det första målet ”Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska nyttorna blir så stora som möjligt” är fullt tillräckligt, det andra målet ” Den nya järnvägen ska lokaliseras och utformas så att de samhällsekonomiska kostnaderna blir så låga som möjligt” är överflödigt och riskerar att ge projektet fel fokus över tid.

### **Kommunal planering**

~~I avsnitt 4.2.2 under beskrivningen av Härryda kommuns kommunala planering, tredje stycket andra delen kring Landvetter södra anser Härryda kommun att beskrivningen av utvecklingen av en helt ny stad ska stå i ett eget stycke och kompletteras enligt nedan.~~

~~”Kommunen arbetar med en fördjupad översiktsplan för Landvetter södra, som är det största utpekade utvecklingsområdet i Härryda kommuns översiktsplan ÖP2012. Landvetter södra är en helt ny stad för 25 000 invånare som ska kopplas samman med befintliga orter som Mölnlycke i väster, Landvetter i norr och Björred samt Landvetter Airport city och flygplatsen i öster. Utformandet av Landvetter södra bygger på Härryda~~

~~kommuns fyra inriktningsmål som Härryda kommuns kommunfullmäktige antog 2014, § 110/2014. Inriktningsmål för Landvetter södra är: den mänskliga staden, den moderna staden, den innovativa staden och den internationella staden.”~~

I sista stycket om områdena kring flygplatsmotet ”Närheten till väg 27/40 och en eventuell ny järnvägsstation skapar goda förutsättningar för verksamhetsområden” är formuleringen olycklig, det borde uttryckas som kommande järnvägsstation.

### **Landskapets karaktär och funktion**

Under 4.1.1 Landskapets karaktär och funktion, punkt 11. Rävlanda tätort pekas området norr om tätorten vid Rammsjön ut som viktigt naturområde i Rävlanda. Området Heden är också ett viktigt naturområde som är lättillgängligt för boende och besökare i Rävlanda.

### **Skyddade arter och miljöer**

Under 4.4.1 Skyddade arter och miljöer bör Hasselmus läggas till som strikt skyddad art som finns i kommunen. De fynd som noterats inom kommunen finns inlagda i Artportalen.

### **Härryda kommuns övriga planering**

Härryda kommun vill lyfta att den nya järnvägen Göteborg-Borås påverkar och självklart kommer att påverka Härryda kommuns planering under en lång tid framöver. Härryda kommun är en kommun som växer och som välkomnar enskilda initiativ till utveckling. Med det stora utredningsområde som Trafikverket just nu utreder har kommunen svårt att ha synpunkter på specifika områden eller detaljer i den här fasen. Längre fram under processen kommer frågor om buller, vibration, rivning av befintliga hus och miljöer m.m. att bli föremål för synpunkter från kommunen. Kommunen ser fram emot ett gott samarbete med Trafikverket när det blir aktuellt att arbeta med mer konkreta frågeställningar.

Per Vorberg (M)  
Kommunstyrelsens ordförande

Patrik Linde (S)  
Kommunstyrelsens 2:e vice  
ordförande

Anders Ohlsson  
Samhällsbyggnadschef

Sammanträdesdatum  
2020-04-29

---

**Voteringslista: § 185**

**Ärende:** Samrådsyttrande gällande ny järnväg Göteborg-Borås, en del av nya stambanor,  
2020KS196

Bilaga 2. Voteringslista

Ledamot	Ja	Nej	Avstår
Per Vorberg (M), ordförande	X		
David Dinsdale (L), vice ordförande	X		
Patrik Linde (S), 2:e vice ordförande	X		
Grim Pedersen (M), ledamot	X		
Kersti Lagergren (M), ledamot	X		
Mikael Johannison (M), ledamot	X		
Ronny Sjöberg (C), ledamot	X		
Håkan Eriksson (KD), ledamot	X		
Martin Tengfjord (SP), ledamot	X		
Ulla-Karin Johansson (S), ledamot	X		
Robert Langholz (S), ledamot	X		
Roland Jonsson (MP), ledamot		X	
Leo Welter (SD), ledamot	X		
Resultat	12	1	0