



Till kommunstyrelsen

Kommunstyrelsens sammanträde
2021-05-27

Datum
2021-05-26

Diarienummer
2020KS196

Samrådsyttrande i samråd 3 gällande ny järnväg mellan Göteborg – Borås, en del av nya stambanor

Ordförandens förslag till beslut

Kommunstyrelsen antar gemensamt yttrande från Moderaterna, Liberalerna, Centerpartiet, Kristdemokraterna, Sportpartiet och Socialdemokraterna som eget yttrande till Trafikverket i samråd 3 gällande ny järnväg mellan Göteborg-Borås, en del av nya stambanor i enlighet med skrivelse 2021-05-26.

Yttrande i samråd 3 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 Göteborgs Stad, Mölndals stad, Härryda kommun, Bollebygds kommun, Marks kommun och Borås Stad, Västra Götalands län” och lämnar med detta yttrande sina synpunkter.

Sammanfattning

Kommunen säger nej till järnväg för höghastighetståg genom kommunen. Eftersom det inte heller finns ekonomiska medel i gällande i nationell plan, eller i den nyligen presenterade infrastrukturpropositionen för att genomföra höghastighetstågprojektet, har vi förstått att Trafikverkets inriktning är att planera för bygge av ny järnväg för pendel-/regiontåg med två spår Göteborg – centrala Borås via Landvetter flygplats.

De föreslagna korridorerna *Tulebo* och *Mölnlycke* medför mycket stora negativa konsekvenserna för våra medborgare och står inte i proportion till nyttan. Med utgångspunkt att det inte kommer gå några höghastighetståg utan istället efterfrågade pendel-/regiontåg, förordar vi en återgång till tidigare utredd spårlinje med Mölnlycke station som utgångspunkt för pendel-/regiontåg (ej höghastighetståg), vidare österut mot Landvetter flygplats. Öster ut från flygplatsen vill kommunen att spårdragningen följer R40.

Ny järnväg Göteborg - Borås, ett samhällsbyggnadsprojekt för en hållbar utveckling

Sträckan Göteborg-Borås är ett av Sveriges största resandestråk. Stråket är därför betjänt av kapacitetsstark, spårbunden pendel-/regiontågstrafik.

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 dels stödjer en fortsatt utveckling och förädling av befintliga orter, dels möjliggör ny, tät och hållbar bebyggelse i nya stationsnära samhällen, som till exempel Landvetter Södra.

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 har länge arbetat 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 pendeltågstrafikering på ny järnväg Göteborg–Borås. Kapaciteten behöver kunna tillgodose de lokala behoven av pendling, regionens behov av resor och koppling till flygplatsen. Härryda kommun har hela tiden framhållit Västra Götalandsregionens funktionsutredning för stråket som tar upp de kommunala och regionala utvecklingsbehoven och vilken funktion som skulle kunna ge nytta för medborgarna kommunerna. Härryda kommun anser att det är viktigt att den utbyggnad av järnväg som planeras och om den genomförs, byggs så att det kan ske en utveckling i enlighet med funktionsutredningen.

Kommunal planering

Härryda kommun arbetar för närvarande med att ta fram en kommunövergripande översiktsplan för kommunen som beräknas ställas ut för samråd i slutet av år 2021. Översiktsplanen har 2040 som målår och ska visa på kommunens långsiktiga övergripande utveckling.

Härryda kommun arbetar med en fördjupning av översiktsplan (FÖP) för Landvetter södra inom utredningsområdet för ny järnväg Göteborg–Borås. Förslaget till fördjupning av översiktsplan ställdes ut för samråd under våren 2020. Arbetet fortsätter med att bearbeta förslaget och med fortsatta utredningar inför utställning. Utformandet av Landvetter södra bygger på Härryda kommuns fyra inriktningsmål som Härryda kommuns kommunfullmäktige antog den 22 september 2014, § 110. Inriktningsmål för Landvetter södra är: den mänskliga staden, den moderna staden, den innovativa staden och den internationella staden.”

Landvetter södra ska utvecklas söder om nuvarande Landvetter samhälle och Landvetters Backa, och planeras att bli en stad som rymmer minst 25 000 invånare. 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 som på sikt funktionsmässigt planeras växa ihop med nuvarande Landvetter samhälle och bli Landvetter stad. Landvetter södra ska kopplas samman med befintliga orter som Mölnlycke i väster samt Landvetter Airport city och flygplatsen i öster.

Station i Landvetter södra

Den politiska samrådsgruppen för projekt Göteborg-Borås har beslutat om följande skrivning gällande projektet Göteborg-Borås:

”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 den 5 oktober 2018, där korridorer utformas och prövas utifrån stationsorterna Mölnådal, 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.”

Härryda kommun har återkommande framhållit betydelsen av Landvetter södra som en viktig del i såväl kommunens som regionens utveckling. Härryda kommun utgår från att korridorval och kommande spårdragning möjliggör ett framtida stationsläge med förbigångsspår vid Landvetter södra för att infria de stora nyttor som det medför. Kommunen lyfter att en station i Landvetter södra skulle ha effekten att restiden blir tre minuter längre på sträckan Göteborg–Borås för två regionaltåg i timmen och skulle inte påverkat en eventuell framtida 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.

Samråd 3

Härryda kommun noterar Trafikverkets bortval av korridorer som presenteras i samråd 3. Bortvalen av korridorer mellan Landvetter flygplats och Borås har en stor acceptans i stråket och valet av korridoren Bollebygd syd bedöms ha minst negativ påverkan på människa och natur. Ett centralt stationsläge under terminalen vid flygplatsen samt ett centralt stationsläge i Borås ger goda förutsättningar för en omfattande ökning av antalet kollektivtrafikresor i stråket.

Korridor Mölnlycke

För att minimera de negativa effekter järnvägen har på omgivande områden, påtalar Härryda kommun vikten av att Trafikverket i fortsatt planering av järnvägsanläggningen tar stor hänsyn till risken för negativ och långvarig påverkan på medborgarnas boende-, livs- och skolmiljö, fastighetsvärden samt omgivningen. Detta gäller till exempel buller, stomljud, befintliga kopplingar och samband, barriäreffekter och stadsutveckling. I Trafikverkets samrådshandling framgår att det kommer vara mycket stor negativ påverkan också i korridor Mölnlycke. Nyttan står inte i proportion till de negativa effekter det får för medborgarna och kommunen. Därför anser vi att korridor Mölnlycke skall avfärdas.

Väster om Björred har korridoren Mölnlycke breddats norrut för att bland annat möjliggöra en dragning norr om Lilla och Stora Ristjärn till skillnad från korridor Mölnlycke i samråd 2. Breddningen av korridoren berör utvecklingsområdet Landvetter södra där en centrummässig bebyggelse i nuläget planeras nära en tilltänkt station sydöst om Lilla och Stora Ristjärn.

Placeringen av järnvägen inom korridoren genom Landvetter södra bör harmonisera med kommunens planer och möjliggöra en station i ett attraktivt läge i den nya staden. Härryda kommun efterfrågar en dialog i kommande järnvägsplansarbete gällande dragningen genom området.

Korridor Tulebo

Härryda kommun anser att korridoren Tulebo medför betydande risk för negativ påverkan på kommunens viktiga vattentäkt i Finnsjön samt att korridoren Tulebo skär igenom området Benareby i ytläge vilket ger stor påverkan på kulturvärden och lantbruk i området. Benareby utgör en välbevarad tät bebyggelsemiljö och det är angeläget att byns bebyggelse bevaras. Odlingslandskapet är en viktig del för förståelsen av området och bör hållas öppet. Denna korridor anser vi ska avfärdas som möjlig korridor.

Stationsläge vid Landvetter flygplats

En ny järnväg för pendeltågstrafik förväntas ha positiva effekter för en förstärkt arbetsmarknadsregion och fler hållbara transporter. Ett centralt stationsläge i förhållande till Landvetter flygplats terminal är en förutsättning för attraktiv spårbunden kollektivtrafik till flygplatsen.

Det stationsläge Trafikverket nu planerar för i tunnel under terminalbyggnaden är det enda tänkbara för att tillskapa en attraktiv pendel-/regiontågstrafik till och från flygplatsen.

Stationsläget under terminalen möjliggör också den tilltänkta utvecklingen av flygplatsområdet och Airport city. Härryda kommun välkomnar Trafikverkets val av stationsläge vid flygplatsen. Det är av yttersta vikt att fortsatt planering av stationsläget vid Landvetter flygplats sker i samverkan med Swedavia för att säkerställa ett attraktivt stationsläge för flygresenärer och för flygplatsens utveckling.

Korridor Bollebygd syd

Öster om flygplatsen inom korridor Bollebygd syd förordar Härryda kommun en samförläggning med riksväg 40 för att undvika tillkommande barriärer i så hög utsträckning som möjligt. I Härryda kommuns gällande översiktsplan (ÖP 2012) är området nordöst om riksväg 40 vid flygplatsen utpekade som utvecklingsområde för verksamheter på lång sikt. Härryda kommun uppmanar att i fortsatt planering av järnvägsdragningen undvika att skära av ytor utpekade som verksamhetsmark nordöst om riksväg 40 vid flygplatsen.

Möjliggör en attraktiv regionpendeltågtrafik- utgå från Mölnlycke station

Inom Trafikverkets projekt Göteborg–Borås planeras i nuläget järnvägsdragningen in till Borås. Fortsatt dragning österut hanteras i ett senare skede och ingår inte i nuvarande nationell plan eller den nyligen presenterade infrastrukturpropositionen. Infrastrukturpropositionen talar endast om att färdigställa det som är med i nationell plan 2018, och inga ekonomiska medel är tillagda för att klara av en utbyggnad. Med detta som bakgrund konstaterar Härryda kommun att järnvägsutbyggnaden syftar till utbyggnad för pendel-/regiontågstrafik och inte höghastighetstågtrafik vilket vi välkomnar och arbetat för. Detta ger möjlighet att utveckla det som varit Härryda kommuns vilja från början, nämligen att möjliggöra samhällsutveckling med pendel-/regiontågstrafik mellan Göteborg och Borås via Landvetter flygplats där Mölnlyckes nuvarande station ingår.

Därför anser Härryda kommun att den tidigare utredda spårlinjen som utgår från Mölnlyckes nuvarande station till Landvetter flygplats är det som skall byggas istället för tunnel under stora delar av tätbefolkade Mölnlycke, eller korridor Tulebo. Detta skulle kunna ge en tidig byggstart och trafikering av pendeltåg mellan Göteborg och Landvetter flygplats via Mölnlycke station. Det minimerar negativ påverkan för många medborgare i Härryda kommun samt möjliggör förutsättningar för samhällsutveckling som är positiv för Göteborgsregionen och kommunen. Härryda kommun vill framhålla att i planeringen möjliggöra för ett effektivt utnyttjande av den nya järnvägen mellan Göteborg–Borås redan vid trafikstart.

Trafikverket utreder inom pågående åtgärdsvalsstudie stråket Göteborg – Borås förstärkningar på befintliga Kust till kustbanan mellan Göteborg – Borås för att åtgärderna ska kunna ingå i kommande nationella plan för transportsystemet 2022-2033/2037. Med Mölnlycke station som utgångspunkt för ny järnväg mellan Göteborg–Borås via Landvetter flygplats, kan en effektiv pendel- och regiontågstrafik skapas. Tillsammans med Kust-till-kustbanan skulle detta innebära en betydande avlastning från den tungt belastade riksväg 40, samt bidra till regional nytta i hela stråket.

Fortsatt arbete

Härryda kommun påtalar vikten av att Trafikverket i fortsatt planering av järnvägsanläggningen tar stor hänsyn till risken för negativ och långvarig påverkan på medborgarnas fastighetsvärden, boende-, livs- och skolmiljö, samt omgivningen t.ex. när det gäller buller, befintliga kopplingar och samband, barriäreffekter och stadsutveckling för att minimera de negativa effekter järnvägen har på omgivande områden. I Trafikverkets samrådshandling framgår att det kommer vara mycket stor negativ påverkan i korridor Mölnlycke och Tulebo, varför vi anser att dessa korridorer skall avfärdas, och Trafikverket bör istället återuppta arbetet med den linjedragning som utgår från Mölnlycke station.

Det pågår eller planeras flera större projekt inom Härryda kommun gällande bland annat överföringsledningar, en ny 40 kV-ledning från Mölnlycke till Landvetter flygplats för att skapa redundans, samt anslutning till utvecklingsområdet Landvetter södra. Samordning i den fortsatta processen är nödvändig. Dialog bör fortsatt föras med kommunen, Härryda Vatten och Avfall AB samt Härryda Energi AB.

Den nya järnvägen Göteborg–Borås påverkar och kommer att påverka Härryda kommuns medborgare och samhällsplanering under en lång tid framöver. Härryda kommun är en kommun som växer och som välkomnar enskilda initiativ till utveckling. Det är angeläget att de korridorer som kvarstår så snart som möjligt smalnas av för att inte fördröja planerad utveckling inom korridorerna som inte kommer att beröras av den kommande järnvägen. Detta avser också att snarast möjligt ytterligare precisera det riksintresse som nu omfattar de korridorer som presenterades i samråd 2.

Per Vorberg (m)
Kommunstyrelsens ordförande