



Yttrande

Stambanan- Göteborg Borås- Samråd 1 Lokaliseringsutredning

Ärendenummer: TRV 2019/1823

Trafikverket planerar att bygga en ny stambana mellan Göteborg och Stockholm för höghastighetståg. En del av stambanan planeras att gå mellan Göteborg och Borås, vars lokaliseringsutredning för närvarande ligger ute på samråd. Lokaliseringsutredningen presenterar förslag på olika korridorer för den nya järnvägen. Syftet med samrådet är därför för allmänheten att ge synpunkter på trafikverkets föreslagna korridorer, vilket inkluderar Naturskyddsföreningen.

Stadsplaneringsgruppen för Naturskyddsföreningen i Göteborg har beslutat att stambanan har en mycket betydande påverkan på dess närmiljö, både under byggskedet och under användning. Därför är det viktigt att föreslå en korridor som skapar så liten påverkan på miljön som möjligt. En miljökonsekvensbeskrivning (MKB), landskapskaraktärsanalys och lokaliseringsutredning har presenterats som underlag till samrådet. MKB:n har utvecklats för att trafikverket har identifierat att järnvägen kommer ha en betydande påverkan på miljön i området. Att välja rätt korridor kan till viss del motverka detta.

Sträckan mellan Göteborg och Borås innehåller flera områden med höga naturvärden: Naturreservat, natura 2000-områden, vattenskyddsområden och viktiga kulturmiljöer. Särskilt i dalgångarna är naturvärdena desto större enligt MKB:n.

Enligt MKB:n kommer den största påverkan på miljön ske under byggtiden. Det krävs en hög exploatering på båda sidor av järnvägen, varav träd tas ner och marken jämnas ut. Tunnelar och broar behöver byggas vilket leder till en stor masshantering, schakt och sprängning. En järnväg mellan långa avstånd skapar stora barriärer för både människor och djur. Särskilt under byggtid skapas även mycket vibrationer och stomljud från byggplatserna. Vattentäkterna kan påverkas av föroreningar från byggprocessen och grundvattnet vid tunnelutbyggnad.

Nuvarande material från trafikverket saknar underlag, exempelvis kommunala naturvårdsprogram. Naturskyddsföreningen i Göteborg har förstått från trafikverket att anledningen till detta är på grund av att sådant underlag inte kommer behandlas förrän i samråd. Detta borde ha framgått tydligare i materialet då otillräcklig information kan skapa missförstånd vid remissvar. Naturskyddsföreningen i Göteborg har valt att använda kommunala naturvårdsprogram i sitt beslut av korridor för att göra en så påläst bedömning som möjligt. Dock vore det mer fördelaktigt om trafikverket fortsätter studera utredningsområdet och tar in



mer underlag om dess naturvärden innan projektet fortsätter, för att Naturskyddsföreningen i Göteborg ska kunna ta ett mer genomtänkt beslut.

Efter genomgång av trafikverkets material samt kommunala naturvårdsprogram anser Naturskyddsföreningen i Göteborg att det mest passande alternativet är "Raka vägen" mellan Göteborg och Landvetter för att sedan koppla på "Bollebygd syd" till Borås med ett centralt stationsläge. Valen grundar sig främst i att dra järnvägen så nära befintlig infrastruktur som möjligt för att undvika orörd naturmark med sina höga naturvärden. Därför önskas att järnvägen går så nära Riksväg 40 som möjligt vilket är ovanstående alternativ.

Dock kommer den "raka vägen" dras något genom "Rådasjöns naturreservat" och "Yxsjöns naturreservat". Därför är det nödvändigt att järnvägen dras som tunnel för att minimera påverkan på dessa områden. Vid tunnelutbyggnad kan grundvattennivån påverkas samt vibrationer och stömljud uppstå. Det är därför viktigt att det motverkas i så lång utsträckning som möjligt genom tidig planering och rätt kompetens. Anledningen till att Naturskyddsföreningen i Göteborg föreslår en tunnel genom naturreservaten, istället för runt, är för att omgivande platser innehåller också höga naturvärden enligt kommunala naturvårdsprogram.

Övriga aspekter som Naturskyddsföreningen i Göteborg vill ta upp är:

- Bullernivån kommer vara en konstant variabel under stambanans livstid och behöver därför utredas grundligt.
- Gröna passager föreslås på ett flertal platser för att möta djurens behov att korsa järnvägen utan att komma nära människor.
- Eftersom området innehåller flera vattenområden behöver projektet motverka möjliga föroreningar vid byggskedet.
- Dalgångarna är särskilt viktiga med sina större vattendrag, ekologiska samband, betydande grundvattenmagasin och värdefulla odlingslandskap.

Enligt MKB:n är den befintliga järnvägen mellan Göteborg och Borås under kapacitetsbrist. Då sträckan är en av de mest trafikerade länkarna i landet är det förståeligt att utbyggnad är behövligt och positiv med tanke på att åg är att föredra ur klimat- och miljösynpunkt jämfört med andra färdmedel som bil, buss eller flyg. Därför ser Naturskyddsföreningen i Göteborg projektet i sin helhet som en bra satsning då det tillåter tågresande i större utsträckning och därmed mer hållbara former av transport. Det ska dock tilläggas att ställningstagande till ett investeringsprojekt som detta är komplicerat då byggprocessen för med sig en större mängd koldioxidutsläpp i en tid präglad av klimatkris. Samtidigt som Naturskyddsföreningen står bakom



Naturskyddsföreningen
Göteborg

Göteborg 2020-11-06

satsningar för mer kollektivtrafik behöver stambanan mellan Göteborg och Borås planeras med ambitionen att hålla nere miljöpåverkan i största möjliga mån.

Stadsplaneringsgruppen
Naturskyddsföreningen i Göteborg

Genom
Lena Nilsson
Ordförande