



BESLUTSFÖRSLAG

**Borås Stads yttrande över Projekt Göteborg-Borås,
Samrådshandling för val av lokalisering och MKB, för
sträckan Bollebygd-Borås**

Kommunstyrelsen föreslås besluta:

Skrivelse anges enligt upprättat förslag.

2016-09-23

Datum

Ulf Olsson

Kommunalråd

Tillstyrkes

Alternativt förslag

2016-09-23

Datum

Annette Carlson

Kommunalråd

Samverkan Ja Nej Kommentar:

Diarienummer: 2016/KS0154 532

Handläggare: My-Linda Lorentsson, 033-35 82 76

Datum/avdelningschef: 2016-09-23/ bh

Programområde: 2

Borås Stads yttrande över Trafikverkets samrådshandling

Lokaliseringsutredning Bollebygd-Borås

Borås och Götalandsbanan

Götalandsbanan är ett viktigt samhällsbyggnadsprojekt. Borås växer och strävar efter att förena fortsatt ökad attraktivitet med en långsiktigt hållbar utveckling, vilket bland annat tar sig uttryck i stadens vision – Borås 2025. En ny järnväg Göteborg-Borås och vidare österut mot Jönköping och Stockholm är tillsammans med ett centralt placerat stationsläge i Borås avgörande förutsättningar i förverkligandet av kommunens vision.

Götalandsbanan får **Sverige att växa samtidigt som avstånden krymper** mellan viktiga tillväxtregioner i landet. Fler och större regionala centrum mår Sverige bra av. Men höghastighetsjärnvägen knyter inte bara Sveriges storstadscentrum närmare varandra utan låter också stationsorterna och regionerna längs vägen växa. Med Götalandsbanan **får Västsverige en arbetsmarknadsregion som binder ihop Borås med Göteborg och Jönköping.**

Höghastighetsjärnvägen innebär att pendling för arbete och studier blir möjlig i ett betydligt större geografiskt område än i dag. Chansen att ta del av nöjes- och kulturutbud på andra platser ökar och möjligheten att utbyta erfarenheter med andra och besöka släkt och vänner kommer att få människors vardag och helg att bli rikare.

För att Götalandsbanan ska få den avsedda effekten – speciellt för det regionala resandet – måste städerna ha centrala stationslägen. **I den vardagliga pendlingen är det tiden dörr till dörr som är det viktiga. Därför bör stationen ligga centralt** där staden har sin tyngdpunkt och ska växa och där det går att bygga ut och dra nytta av befintlig kollektivtrafik liksom ett utbyggt gång- och cykelbanenät – precis som Kommunstyrelsen beslutat och helt enligt Sverigeförhandlingens intentioner. Med en utbyggd lokal kollektivtrafik med höghastighetsstationen i centrum får vi en sömlös och robust arbetspendling med flera alternativa resesätt. Då har så många som möjlig chansen att utnyttja den viktiga framtidsinvestering som en höghastighetsbana genom Sverige är.

De snabba, säkra och robusta transporterna på banan är till nytta så väl för den enskilda arbetstagaren, som för företagen. Det blir en tillväxt av arbetsmarknadsregionen där näringslivsutveckling och ekonomisk tillväxt går hand i hand med miljönyttorna som de snabba, rena personaltransporterna innebär. För företagen innebär höghastighetsjärnvägen att det blir möjligt att hitta nya talanger och rätt kompetens i ett betydligt större geografiskt område än idag. **Att pendla kollektivt blir ett attraktivt alternativ till bilen.** Helt enligt intentionerna i visionen Borås 2025. Som individ kommer du att kunna bo där du helst vill men samtidigt ha möjlighet att utvecklas – privat så väl som yrkesmässigt. De flesta av Sveriges främsta universitet och högskolor ligger en pendlingsbar tågres bort. Med en höghastighetsjärnväg växer utbildningsregionen och chansen att gå den utbildning eller fortbildning som bäst tar till vara på dina intressen och fallenhet blir möjlig. Dessutom stärks och förenklas det internationella utbytet i och med att tågen stannar vid flygplatserna.

Götalandsbanan ska byggas för en framtida ökad ekonomisk tillväxt, som också ger de närmsta hundra årens unga boråsare möjlighet till personlig utveckling och fler upplevelser. Det är positivt att vi kommit så här långt i processen och att lokaliseringsutredningen nu varit ute på samråd. **För stadens fortsatta utveckling är det av yttersta vikt att komma till rätt beslut om val av korridor och placering av stationen.** En centralt placerad station, utformas som en vacker möbel i stadsrummet, ger förutsättningar för nya etableringar av attraktiv handel och service. Tryggheten förstärks när även de som inte skall resa besöker eller passerar stadens nya station

1. Borås Stads ställningstagande

Borås Stad har noga granskat och analyserat de olika alternativ som presenteras i Trafikverkets utredning om Götalandsbanans sträckning genom Borås. Nu lämnar kommunen sina synpunkter på utredningen utifrån stadens perspektiv.

1.1 Borås Stad väljer station under mark - röd korridor

Borås Stad förordar alternativ röd, det vill säga en tunnel under staden med en underjordisk station under centrala Borås med uppgångar vid nuvarande station/resecentrum och vid Stora torget. Detta alternativ gynnar stadens utveckling på bästa sätt samtidigt som det är en bra lösning för det regionala resandet. Med en korridor enligt rött alternativ möjliggörs för en sträckning med station i Ulricehamn.

I Lokaliseringsutredningen påtalar Trafikverket följande ”Tillsammans med höghastighetsstandard, 320 km/h förbi Borås innebär korridoren mycket bra potential för att bidra till att uppfylla tvåtimmarsmålet mellan Göteborg och Stockholm samt för att uppfylla målet om kortare restid mellan Göteborg och Borås. Ett centrumnära stationsläge innebär mycket bra tillgänglighet för resenärerna med närhet till stort antal boende och sysselsatta samt kort avstånd till övriga målpunkter. Detta skapar mycket goda förutsättningar för kort restid från dörr till dörr.” Borås Stad har samma bild av den röda korridorens potential som Trafikverket.

1.2 Borås Stad begär ny utredning av station i befintligt läge - modifierad gul

I andra hand kan en modifierad gul korridor vara möjlig. Modifierad gul korridor möjliggör en station vid nuvarande station som är bästa markläget samtidigt som den undviker barriärer vid högskoleområdet. Under förutsättning att en fördjupad utredning (se nedan) tydliggjort att det finns goda möjligheter och acceptabla konsekvenser kan Borås Stad tänka sig en modifierad lösning av alternativ gul enligt kommunens förslag eller annan lösning inom alternativ gul som minimerar ingreppen och barriäreffekterna i staden.

1.3 Borås Stad begär fortsatt utredning av möjlig station vid Lusharpan - del av rosa korridor

I tredje hand kan lösningar inom rosa korridor vara aktuella förutsatt ett centrumnära stationsläge på Lusharpan med korridorsträckning söder om St Birgitta griftegård. Under förutsättning att en fördjupad utredning tydliggjort att det finns goda möjligheter och acceptabla konsekvenser kan Borås Stad tänka sig lösningar inom denna del av rosa korridor där barriärer och ingrepp i staden minimeras.

1.4 Borås Stad avfärdar övriga korridorer

Borås Stad avfärdar korridorerna Lila, Mörkgrön, Ljusgrön, Mörkblå och Ljusblå som helt oacceptabla. Borås Stad avfärdar även delar av Rosa korridor (station söder om griftegården, korridor norr om griftegården och förbifart i markplan) samt lösningar inom Gul korridor som skapar barriäreffekter inom Höskolans campusområde.

1.5 Borås Stad förutsätter att avvisade korridorer stryks snarast

För att inte onödigt senarelägga stadsutvecklingsprojekt och därmed påverka Borås utveckling negativt bör de korridorer som avvisas i remissen snarast strykas som korridorer även om Trafikverket inte fattar beslut om val av korridor förrän vid en senare tidpunkt.

2. Motiv till ställningstagande

2.1 Viktigt att skilja på stationslägen och korridoralternativ

Borås Stad anser att det endast finns två bra stationslägen i Borås som ansluter till centrala staden och dess målpunkter samt till nuvarande station/resecentrum med dess funktion som nod i det nuvarande kollektivtrafiksystemet. Det ena alternativet är en underjordisk station under stadens centrala delar med uppgångar vid Stora torget och nuvarande station/resecentrum. Det andra alternativet är på marken i direkt anslutning till nuvarande station/resecentrum.

Eftersom det är stationslägena placering som skapar nyttan med järnvägen såväl ur resenärsperspektiv som ur stadsutvecklingsperspektiv är det självklart för Borås Stad att det skall vara ett bra stationsläge i Borås. De nödvändiga korridorerna för att järnvägen skall kunna byggas till/från stationen skall enligt Borås Stad dras så att ingrepp och störningar i staden blir så små som möjligt. En dragning av järnvägs linjen mer eller mindre under mark blir då ett naturligt val som i det röda alternativet eller i det modifierade gula alternativ som kommunen vill utreda.

2.2 Behov av fördjupade studier innan beslut

Borås Stad anser att Trafikverket i samråd med Borås Stad behöver genomföra ett fördjupat utredningssteg inom lokaliseringsutredningen för att tydliggöra möjligheter och konsekvenser inom delar av korridorerna gul och rosa för att få tillräckligt underlag för beslut om val av korridor. Det fördjupade utredningsarbetet skall även omfatta det modifierade gula alternativ som Borås Stad framfört till Trafikverket och beskriver i detta yttrande.

En fördjupad utredning behövs för såväl fortsatt förhandling mellan Borås Stad och Sverige-förhandlingen som för Trafikverkets val av korridoralternativ. Borås Stad förutsätter därför att Trafikverket påbörjar en fördjupad utredning snarast i oktober 2016 och genomför arbetet så fort som möjligt under höst vinter 2016/17.

I normalfallet leder en lokaliseringsutredning fram till val av korridor som sedan studeras detaljerat vid utarbetandet av en järnvägsplan för den valda korridoren. När det gäller passagen av Borås har Trafikverket presenterat åtta olika korridorer för järnvägens sträckning genom/förbi staden och olika stationslägen. Valet av korridor och därmed stationsläge är i detta fall en mycket svår och komplex uppgift som berör många olika aspekter. Det handlar om en avvägning mellan nationella, regionala och kommunala/lokala intressen som bland annat berör järnvägens funktion, regional utveckling och stadsutvecklingsmöjligheterna i Borås. Beskrivningen av korridorerna i lokaliseringsutredningen är på en sådan övergripande nivå att det är svårt att fullt ut förstå vad man väljer mellan och vilka konsekvenserna blir. Borås Stad anser att Trafikverket behöver komplettera utredningen med fördjupade studier av de stationslägen som staden pekat ut inom gul och rosa korridorer i plan och höjddled, möjlig hantering av järnvägens intrång och barriäreffekter i staden, möjliga smidiga och snabba byten för kollektivtrafikresenärer samt komplettera de procentuella prisjämförelserna med underbyggda kostnadsuppskattningar.

I den fortsatta processen inför val av korridor är det viktigt att Trafikverket gör en helhetsbedömning av kostnaderna för de alternativ som studeras djupare där samtliga aktörers kostnader beräknas och vägs samman för att tydliggöra den totala samhällskostnaden över tid. En

jämförelse av totala kostnader och nyttor ger rättvisande beskrivning av de olika alternativens samhällsekonomiska nytta relativt varandra.

2.3 Sammanfattande bedömning av korridorerna

Alternativ röd (tunnel och underjordisk station)

Borås Stad har under hela processen med lokaliseringsutredningen varit mycket tydliga med att ett det är av avgörande betydelse att skapa ett centralt placerat stationsläge i Borås som ger bästa möjliga funktion i kollektivtrafiksystemet och förutsättningar för stark tillväxt lokalt, regionalt och nationellt. Ett centralt placerat stationsläge medför stark positiv stadsutveckling i Borås under förutsättning att ingreppen blir hanterbara och minsta möjliga intrång har varit Borås Stads andra grundläggande kriterium i diskussionerna med Trafikverket. Av de åtta korridorer som Trafikverket presenterar i samrådshandlingen är det bara det röda alternativet som uppfyller Borås Stads grundläggande kriterier om ett centralt stationsläge och begränsade ingrepp i staden.

I samrådshandlingen ter det sig som att det röda alternativet med en tunnel och station under staden skulle vara betydligt dyrare än andra alternativ men det är enligt Borås Stads en ofullständig jämförelse. Trafikverket har jämfört de projektkostnader som staten skulle få vid genomförandet av de olika alternativen men inte beaktat skillnader i kostnader mellan de olika korridorerna för andra parter. För Borås Stad innebär andra alternativ exempelvis det rosa betydlig högre kostnader än det röda eftersom det krävs betydande ombyggnader av stadens infrastruktur, kollektivtrafiksystem och bebyggelsestruktur som inte behövs i samma utsträckning i det röda alternativet. Det handlar således om en överflyttning av kostnader från staten till kommunen om man istället för röd väljer något av de andra alternativen. Någon jämförelse av totalkostnaden mellan alternativen har inte gjorts och en sådan skulle enligt Borås påverka jämförelsen mellan alternativen. i detta viktiga samhällsbyggnadsprojekt.

Alternativ gul och rosa (bibanor)

Tanken med bibanelösningarna är enligt Trafikverket att kombinera höga hastigheter och korta restider för de tåg som går förbi Borås utan att stanna på en höghastighetsbana och konventionellt byggd bibana som med mindre störningar kan dras in i staden och skapa centrala stationslägen för de tåg som skall stanna i Borås. Problemet är att även ett nytt konventionellt dubbelspår och ny station skapar stora ingrepp och störningar i staden samt om stationsläget inte blir tillräckligt centralt som en del av centrumbebyggelsen försvinner stora delar av nyttan med den nya järnvägen. Exempelvis skulle en lösning inom rosa korridor med en station på bibana söder om Birgittas griftegård och en bibana på marken söder om staden skapa stora ingrepp med två nya barriärer utöver den barriär som motorvägen redan utgör och ett stationsläge som inte blir en del av den centrala staden eftersom den då hamnar för långt bort från centrum och nuvarande station/resecentrum med både motorvägen och kyrkogården som barriärer. En sådan lösning skulle vara oacceptabelt dålig för kollektivtrafikresenärerna samt för Borås utveckling och inte uppfylla något av Stadens två grundläggande kriterier. En station vid Lusharpan har förutsättningar avståndsmässigt att kunna kopplas samman med nuvarande station och resecentrum samt centrala staden. Om det skall lyckas i praktiken krävs stora investeringar och en omfattande stadsutvecklings arbete. En fördjupad studie ska belysa huruvida det går att komma fram med en järnvägslinje till/från ett sådant stationsläge utan att förorsaka orimligt stor påverkan på stadens bebyggelse.

Delar av och Rosa kan vara möjliga men enligt Borås Stad går det inte att med nuvarande underlag säga att det finns lösningar inom korridorerna som uppfyller Borås två grundläggande

gande kriterier om centralt stationsläge och begränsat intrång i staden. Det behövs således ytterligare fördjupning för att visa att det finns möjliga lösningar inom korridorerna som uppfyller kriterierna innan någon av dessa kan väljas. Den komplexa stadsbyggnadssituationen i Borås kräver att Trafikverket tydliggör möjligheter och konsekvenser avseende:

- Möjliga stationslägen inom korridorerna i plan och höjddled.
- Möjlig hantering av intrång och barriäreffekter i staden
- Möjliga smidiga och snabba byten för kollektivtrafikresenärer.

Borås Stad är medveten om att detta innebär studier på en detaljeringsnivå som Trafikverket normalt inte gör i en lokaliseringsutredning men anser det nödvändigt att Trafikverket visar möjliga lösningar på en nivå så att kommunen och alla andra inblandade kan vara trygga i att det går att lösa järnvägsutbyggnaden på ett bra sätt inom den korridor som väljs. En fördjupad studie skapar också nödvändigt underlag för fortsatt förhandling och slutligt avtal mellan Borås Stad och Sverigeförhandlingen.

Gul korridor enligt Trafikverkets förslag är inte möjlig eftersom den skapar oacceptabla barriärer inom högskoleområdet. Som ett alternativt förslag till den gula korridoren har Borås Stad under processens gång framfört önskemålet till Trafikverket om att de utreder ett modifierat gult alternativ som skulle kunna vara en bra lösning med centralt stationsläget i Borås med en förbifart i djup tunnel. Syftet med att studera en modifierad gul korridor är att titta på lösningar med en station på marken vid nuvarande station som inte skapar så stora ingrepp och barriärer i staden. Det innebär att Trafikverket behöver utreda möjligheten att gå i grund sandtunnel.

Borås Stad önskar att Trafikverket utreder en bibanelösning i Borås som är en modifiering av lokaliseringsutredningens gula alternativ. Följande förändringar önskas:

En dragning av järnvägen i snäv kurva (eftersom alla tåg ändå stannar) från en station i nuvarande läge in i betongtunnel under Yxhammarsgatan och sedan vidare i snävast möjliga kurva i bergtunnel under staden tillbaka till HH linjen som då går i bergtunnel under staden. HH linjen har en riktning som gör att den är förenlig med både en dragning till Ulricehamn eller söder om Åsunden.

Två principer för stationens höjdläge prövas kopplat till linjen ovan.

- Princip 1: En helt eller delvis nedsänkt station så att järnvägslinjen kan passera under Viskan innan den svänger in under Yxhammarsgatan.
- Princip 2: En station i markplan men omgrävning av Viskan så att järnvägen hinner passera över Viskan innan den sänker sig ner under Yxhammarsgatan.

En principskiss som illustrerar det modifierade alternativet bifogas.

Alternativ Lila, Mörkgrön, Ljusgrön,

Ovanstående tre korridorer innebär alla höghastighetsjärnväg rakt genom Borås stadsbebyggelse, vilket ger ur Borås Stads synvinkel oacceptabelt stora ingrepp och negativ påverkan på staden och dess utveckling.

Alternativ Mörkblå och Ljusblå

Ovanstående två alternativ innebär externa stationslägen med ur Borås Stads synvinkel oacceptabelt lång restid, fler byten, otrygg stationsmiljö och negativ påverkan på stadens utveckling.

3. Generella synpunkter

3.1 Beskrivningen av Götalandsbanans ändamål och projektmålen behöver kompletteras

Nyttorna för Borås ligger främst i kortare restid regionalt, till Göteborg, Landvetter och Jönköping. Ändamålet med Götalandsbanan behöver kompletteras så att utöver tvåtimmarsmålet skall Götalandsbanan även förbinda mellanliggande städer/regioner med en tågtrafik som är tillräckligt frekvent och snabb för att vara konkurrenskraftig mot vägtrafiken. Projektmålet behöver förtydligas med att kraftigt förbättrad restid Göteborg-Borås innebär en restidskvot på 0,8 med minst kvartstrafik Borås C- Göteborg C på max 35 min.

3.2 Järnvägens funktion – Trafikering, restider och kapacitet

Borås anser att en grundläggande förutsättning är att den nya järnvägen och dess station i Borås planeras på ett sådant sätt att ett konkurrenskraftigt regionalt resande med järnväg skapas mellan Borås och Göteborg. Det innebär att det mål som VGR formulerat med minst kvartstrafik där alla tågen tar max 35 minuter mellan Borås C och Göteborgs C skall möjliggöras genom den lösning som väljs i Borås. Eftersom det är viktigt att få plats med såväl höghastighetståg som tillräckligt antal snabba regionaltåg mellan Borås och Göteborg krävs det på sikt ytterligare spår förstärkning främst väster om Landvetter flygplats. Trafikverket utgår från en trafikering med tre höghastighetståg. Vad händer med regionaltågen om antalet höghastighetståg ökar?

3.3 Detaljeringsnivån på Lokaliseringsutredningen

Borås Stad är medveten om att lokaliseringens utredningen enligt lagstadgad planeringsprocess ska hålla en generell beskrivningsnivå. Spännvidden inom korridorerna är dock stor och det finns flera möjliga linjedragningar inklusive höjdlägen inom varje korridor som har helt skilda potentialer och konsekvenser för kommunen. Detta är en stor utmaning i processen att bedöma de olika korridorerna mot varandra.

3.4 Samplanering med befintlig infrastruktur

Hur ska de befintliga spåren samspeja med den nya banan? Alla de som ska byta tåg i Borås måste kunna göra det på ett bra sätt. Staden måste kunna utvecklas på ett bra sätt runt järnvägsstationen och inte bli inklämd mellan stora infrastrukturer. Den nya stationen ska bidra till ett attraktivt stadsliv. Generellt finns det en oro från Borås Stads sida kring hur man hanterar planskildhet mellan den nya järnvägen och befintliga infrastrukturer. Hur skapar man attraktiva stadsrum med bra kopplingar mellan stadens delar samtidigt som infrastrukturer i flera nivåer i mark och ovan mark ska finnas som element i stadsrummet?

Styrkan i Borås Stads utredning från 2008 ”Staden och järnvägen” är inte bara att den visar på en möjlig passage av Borås Stad med ett centralt stationsläge och minimalt intrång i staden utan även genom det helhetsgrepp på järnvägssystemet som redovisas. Genom att lägga in Viskadalsbanan i väster och Älvsborgsbanan i öster i samma tunnel in/ut ur staden som Götalandsbanan rensar man i spårssystemet i staden, vilket ger mindre barriäreffekter och frigör stora ytor för central placerad ny stadsbebyggelse i form av bostäder och verksamheter med gångavstånd till stationen. Borås Stad anser att Trafikverket behöver komplettera Lokaliseringsutredningen med analyser och beskrivningar av hur den nya höghastighetsjärnvägen skall fungera och samspeja med den befintliga infrastrukturen i de olika föreslagna korridorsalternativen. Utan dessa analyser och beskrivningar försvåras bedömningen av vilka konsekvenser korridorsalternativen kommer att få för resenärerna och för stadens utveckling.

3.5 Beslut om val av korridor grundat på projektkostnader kan bli fel

De kostnadsbedömningar som Trafikverket har gjort innehåller endast kostnader för järnvägsprojektet d v s kostnaderna för att bygga järnvägsanläggningen och intrångsersättningar. Det innebär att tillkommande kostnader för andra aktörer än Trafikverket inte finns med. Korridorsalternativ som i samrådshandlingen verkar billigare kan bli dyra i slutändan när alla samhällsaktörers kostnader räknats in. Borås Stad ställer sig kritiska till att med ett så stort infrastrukturprojekt med så stora strukturella förändringar som resultat argumentera för ett billigt alternativ när endast en aktörs kostnad är redovisad. Borås Stad önskar få del av de faktiska kostnader som ligger bakom de schematiska kostnadsbedömningarna. Val av korridor blir särskilt komplext eftersom kravet från Sverigeförhandlingen är att Borås ska bygga nya bostäder kopplat till Götalandsbanan, vilket försvåras olika mycket beroende på val av korridorsalternativ. Det finns även samhällsekonomiska aspekter som berör andra offentliga aktörers kostnader, som exempelvis ökad kollektivtrafik vid ett externt stationsläge. I följande tabell redovisas antalet framtida möjliga bostäder som påverkas i de olika korridorsalternativen och som med valt alternativ troligen till stor del inte kan byggas.

Korridor	Antal potentiella bostäder inom området som ligger helt inom korridoren	Antal potentiella bostäder inom området som ligger delvis inom korridoren	Antal potentiella bostäder totalt som ligger helt eller delvis inom korridoren
Gul	2000	3000	5000
Lila	4500	2000	6000
Mörkgrön	300	3500	4000
Ljusgrön	4500	1500	6000
Rosa	2500	6300	9000
Röd	-	-	
Mörkblå	0	0	
Ljusblå	0	0	

Den totala kostnaden är betydligt högre och kan ge en annan rangordning mellan alternativen. Exempelvis ger de olika korridorerna och stationslägena olika påverkan på trafikflödena i staden och därmed olika behov av utveckling av infrastrukturen i staden utöver de åtgärder som ingår i projektkostnaderna. De olika korridorerna och stationslägena innebär också olika kostnader genom att de ger olika påverkan på stadens utvecklingsmöjligheter genom barriäreffekter som splittra staden samt att den byggbara marken i staden minskar dels genom att mark blir fysiskt/miljömässigt omöjlig att bebygga och dels genom att mark inte längre blir attraktiv att bebygga. Även dessa kostnader är av stor vikt att få med i redovisningen.

3.6 Det är inte rimligt att anta att samtliga korridorer klarar en bytestid på max 10 minuter

Trafikverket skriver i samrådshandlingen att man klarar bytestiden på max 10 minuter i samtliga korridorsalternativ. Hur definierar man begreppet bytestid och ur många byten räknar man med? För staden är det avgörande att bytestiden mellan den nya stationen och befintligt resecentrum är max 10 minuter d v s att det tar max 10 min som resenär att förflytta sig mel-

lan Götalandsbanetågen och övriga regiontåg. Det skapar störst nytta ur ett resenärsperspektiv. Borås Stad vill att Trafikverket redovisar hur man räknat på detta i samtliga korridorer. Är det exempelvis möjligt att klara en bytestid på max 10 minuter även i den blå korridoren? Menar man enbart bytet mellan tåg till buss? Innebär det i så fall att man tänker sig ett resecentrum kopplat till en extern station? Vem betalar en sådan investering? Studier visar att om man får två byten på sin pendlingsresa minskar antalet resenärer drastiskt. Den upplevda bytestiden är tre gånger så lång som själva resandetiden. Det är då risk att man väljer bilen.

3.7 Gestaltungsfrågan behöver hanteras och beskrivas annorlunda

Borås Stad anser att Trafikverket bör hantera gestaltungsfrågorna på annat sätt i lokaliseringsutredningen.

Processen: Gestaltungsfrågor borde komma in tidigt i processen i en löpande diskussion med kommunen om förutsättningar i form av möjligheter och begränsningar i olika landskaps och stadsområden. Borås Stad saknar detta i lokaliseringsutredningen. Vid påpekande från Borås Stad har Trafikverket hänvisat till att man väntar på underlag från annan konsultgrupp som arbetar åt Trafikverket på annan del av sträckan Göteborg-Borås. Gestaltungsfrågorna har således inte kommit in tidigt i processen på det sätt som de borde göra utan blivit något som lagts till på slutet.

Metoden: Potential för gestaltning är det begrepp som används i utvärderingen av de olika korridorerna tillsammans med potential för Trafikering, Restid, Kommunal planering mm. Metodmässigt framstår arbetet med en sådan redovisning av gestaltungsfrågor som oklart och missvisande. Potentialen för gestaltning är ett svårbegripligt och knappast relevant begrepp i en utvärdering av korridorerna. Eftersom gestaltning handlar om att ordna och utforma en fysisk verklighet är möjligheterna lika stora för gestaltungsarbete i alla korridorer. Däremot är möjligheterna att genom gestaltning uppnå en god och funktionell miljö i korridorerna högst olika beroende på korridorens placering i staden eller landskapet. Det är således potentialen att med god gestaltning behålla eller skapa en god och funktionell stadsmiljö inom de olika korridorernas som är intressant att redovisa och inte gestaltningen i sig som bara är ett redskap.

3.8 Viktigt att redovisa begränsningar för vad som kan byggas i anslutning till en höghastighetsjärnväg

I många av korridorerna skapas ytor i anslutning till järnvägen som skadar stadsbilden och stadslivet. Trafikverket beskriver olika möjligheter för stadsutveckling beroende på om järnvägen hamnar i markplan eller i upphöjt läge. En överdäckning av anläggningen om den ligger på mark anges som en möjlig lösning för att kunna bygga ovanför stationen. Trafikverket nämner även möjligheten att nyttja ytorna som kan bli under ett upphöjt läge. Vilka krav ställer Trafikverket och Länsstyrelsen på användning av ytor i direkt anslutning till en höghastighetsjärnväg? Ur ett stadsbyggnadsperspektiv är det rimligt att kräva att staden i framtiden ska kunna använda så stor andel som möjligt av stadens ytor för att skapa stadsliv.

3.9 Den samlade bedömningen av korridorerna kan bli missvisande

Trafikverket har gjort en samlad bedömning av konsekvenser och potentialer för de olika korridorerna (figur 8.2) som bygger på ett antal sammanvägningar av olika aspekter som i sin tur bygger på ett antal olika värderingar, gränsdragningar och ställningstaganden inom varje aspekt. Generellt ställer sig Borås Stad tveksam till denna redovisningsform eftersom den förenklar en i grunden väldigt komplex frågeställning. Det blir en för enkel bild av verkligheten och i delar direkt missvisande. I sin enkelhet riskerar den att bli den enda sanningen om

korridorerna. Det är svårt att förstå vad som ligger bakom bedömningarna och hur Trafikverket har kommit fram till de slutliga värderingarna som redovisas i tabellen. I resonemangen som görs i löptext dras vissa slutsatser som i tabellform inte stämmer överens med texterna.

I den använda femgradiga färgskalan försvinner möjligheterna att nyansera beskrivningen och det uppstår ständigt valsituationer på vilken sida av en gräns mellan färger en korridor befinner sig. Två korridorer där det kanske skiljer ganska mycket i konsekvenserna för en viss aspekt hamnar inom samma färg medan en tredje korridor med marginellt större skillnad hamnar i en annan färg. Redan på beskrivningen av enskilda aspekter kan färgsystemet ge fel signaler till läsaren. När sedan olika aspekter vägs samman blir felen så stora att det blir direkt missvisande. Exempelvis kan en korridor vara riktigt dålig ur en aspekt men bra ur en annan aspekt. När dessa aspekter vägs samman kan slutresultatet bli att korridoren bedöms som relativt bra trots att den är riktigt dålig för en av de ingående aspekterna. Viktiga konsekvenser döljs således för läsaren när man ser på den samlade bedömningen, vilket gör den missvisande och direkt olämplig att grunda ställningstaganden på. Borås Stad vill starkt framhålla att den samlade bedömningen inte lämpar sig som grund för samlade analyser och beslut om val av korridorer.

Den samlade bedömningen grundar sig på potential och konsekvenser som uppstår av järnvägen. Potentialerna utgår från att järnvägen ger potentialer oavsett var stationen ligger i kommunen. Det innebär att det sämsta bedömningskriteriet är ”acceptabelt”. Borås Stad håller med om att järnvägen med en station i centrala Borås ger en positiv effekt för kommunen. Men givetvis kan det finnas tekniska lösningar som har negativ inverkan på staden och därmed ur ett stadsbyggnadsperspektiv inte kan anses acceptabla. Korridorer som inte uppfyller stadens inriktningsbeslut anses enligt Borås stad ”oacceptabla”. När det gäller konsekvenserna bedömer Borås Stad att det saknas ett steg – ”mycket stora konsekvenser”.

3.10 Lösningar i Borås får inte påverkas negativt av lösningar utanför tätorten

Järnvägens passage genom Borås med ett centralt stationsläge i staden är en svår och komplex uppgift. Det är naturligtvis viktigt att järnvägen kan dras vidare österut på ett bra sätt men hänsynstaganden utanför tätorten får inte bli så starka att de bildar lösningar som försvårar, fördyrar eller omöjliggör bra och önskvärda lösningar av järnvägssträckning och stationsplacering i Borås tätort. Det är stationerna med dess möjligheter för människor att stiga på och av tågen som skapar nyttan med järnvägen. Således bör utgångspunkten vara att först hitta bästa möjliga stationsläge i Borås med en järnvägssträckning som ger minsta möjliga ingrepp i staden. Utifrån den lösning som väljs i Borås får man sedan anpassa sträckningen utanför tätorten och acceptera vissa ingrepp där.

3.11 Samlade synpunkter kopplat till tilläggsuppdraget (rosa korridor)

- Beskrivningen och slutsatserna hänger på ett flertal ställen inte ihop. I beskrivningen lyfts återkommande ett antal negativa aspekter fram medan sedan blir slutsatsen ändå varje gång att alternativet är bra utan någon förklaring till hur man kommer fram till denna slutsats utifrån de negativa aspekter som beskrivits. (Gäller även andra korridorsalternativ).
- Föreslår samförläggning med befintlig infrastruktur vilket man inte gjort i tidigare korridorer – vad innebär det för jämförelsen mellan korridorerna?
- Föreslår flytt av befintlig station vilket man inte har gjort i tidigare korridorer – vad innebär det för jämförelsen mellan korridorerna?
- Den rosa korridoren har andra förutsättningar än övriga korridorer. Är de då jämbördiga?

- Svarstiden är för kort för att kunna göra en kvalitativ bedömning av korridoren. Särskilt när förutsättningarna inte är de samma som för övriga korridorer.

3.12 Järnvägens etapputbyggnad i de olika alternativen behöver beskrivas

Enligt Trafikverket kommer färdigställandet av järnvägen fram till en station i Borås att vara en etapp av järnvägens utbyggnad. Beroende på politiska beslut kan det därefter bli ett mer eller mindre långt uppehåll innan järnvägen byggs vidare österut. Borås Stad önskar en beskrivning av hur etapputbyggnaden är tänkt att hanteras i de olika korridorsalternativen och vilka som är de viktigaste alternativskiljande faktorerna avseende nödvändiga provisoriska lösningar, funktionen i kollektivtrafiksystemet, påverkan på staden, kostnader m.m.

3.13 Naturvärden i blå och rosa korridor

Både blå och rosa korridorer medför mycket stora konsekvenser för naturmiljön och värsta tänkbara sträckning kan innebära att rödlistade arter försvinner och oåterkalleliga värden går förlorade. I ett sådant scenario borde konsekvenserna vara markerade mörkröda dvs. stora konsekvenser för både blåa och rosa korridorer.

Bråt Osdal. Området en av länets mest värdefulla lokaler för vildbin. Det finns minst fem arter rödlistade vildbin samt rödlistade fjärilar, fåglar och kärlväxter. Det finns inga andra lokaler i länet där lika många arter är kartlagda. För att dessa arter ska kunna överleva är det viktigt att området inte fragmenteras. Det är dessutom viktigt att kartlägga hur dessa arter påverkas av bl.a. vibrationer och buller. När Rv27 byggdes flyttade Trafikverket fibblesolbiet. Tyvärr fungerade det inte så bra och sannolikheten för att kunna återskapa eller flytta lokaler för sällsynta vildbin är mycket liten. Intrång på området kan därmed innebära att hotade arter utrotas. Kostnadsberäkningar för förlorade arter eller ekosystem finns inte i dagsläget och är mycket svåra om inte omöjliga att uppskatta, det är därför av stor vikt att konsekvenserna tas med på annat sätt när olika alternativa sträckor jämförs. På Bråt där det är platt kommer spår i dagen och på bro påverkar landskapsbilden mycket. Till skillnad från den bedömningen som finns i den kompletterande miljökonsekvensbeskrivningen.

Friluftslivet på området är omfattande och ett av kommunens mest välbesökta rekreationsområde.

Lindåsabäcken och Älmås. Även om järnvägen inte gör intrång i Lindåsabäckens och Älmås naturreservat så kan öring och bottenfauna påverkas av vibrationer och buller. Ytterligare utredningar behöver göras.

Ollonstupet. Ollonstupet är en del av stadens viktiga grönstruktur och en viktig grön korridor in i staden som inte kan ersättas om järnvägen går i markplan.

Hälasjön. I området mellan Hälasjön och Pickesjön finns även hasselmus som har ett strikt artskydd.

Hälsa. Buller, barriäreffekter och ljusstörningars påverkan på djur borde också belysas.

4. Borås Stads synpunkter på korridorerna

4.1 Förordad korridor

Borås Stad förordar alternativ röd, det vill säga en tunnel under staden och en underjordisk station under centrala staden med uppgångar vid nuvarande station/resecentrum och vid Stora torget.

4.1.1 Röd korridor – Borås Stads synpunkter

Centralt stationsläge

Med en röd korridor uppfylls stadens inriktningsbeslut om ett centralt stationsläge där stationen blir en integrerad del av stadslivet. Stationen hamnar under mark med en eller ett par uppgångar i centrum. Utan att synas och ta plats i stadsrummet blir stationen en naturlig del av stadens liv.

Barriäreffekter

För Borås innebär det röda alternativet en ny station mitt i staden utan de negativa barriäreffekter inne i staden som en järnväg i markplan medför.

Borås växer

Staden kan växa obehindrat av järnvägen runt den nya stationen. Samtidigt ”frigörs” stora områden för bebyggelse som idag är begränsade av utredningsområdet för järnväg. Med en färdigbyggd järnväg under mark möjliggörs för att Borås ska kunna fortsätta växa så som det gör idag och nyttja de befintliga infrastrukturerna och bebyggelsestrukturer som redan finns. Det innebär att stadens investeringar blir mer kostnadseffektiva. Staden behöver växa i stadskärnan, med en station under centrala Borås möjliggörs denna tillväxt utan barriäreffekter av järnvägen.

Befintlig infrastruktur och tillgänglighet

Den röda korridoren uppfyller stadens inriktningsbeslut vad gäller kopplingen till stadens befintliga infrastruktur. Dagens infrastruktur är uppbyggd i ett system där alla vägar bär till centrum. Det innebär att tillgängligheten till denna punkt redan finns. Med en korridor och station under staden möjliggörs för en utveckling utifrån den struktur som staden har idag. Det kommer att krävas insatser från stadens sida för att hantera flöden till och från stationens upp och nedgångar. Befintlig infrastruktur kommer att behöva trimmas och angoringsplatser måste skapas för att gående, cyklister, kollektivtrafik och bilar på ett enkelt sätt ska kunna angöra dessa punkter i staden. Detta ställer nya krav på stadens redan hårt belastade infrastruktur och kräver insatser från kommunen. För staden blir det viktigt att tillsammans med Trafikverket planera uppgångarnas läge noga. Därefter behöver staden arbeta med de urbana stråk som ska knyta samman stationen med övriga delar av staden och kommunen. Med en station i djup tunnel ställs höga krav på utformning av perronger samt upp och nedgångar. Det kan annars kännas otryggt att röra sig på en station som ligger djupt under mark och där det är hissar och långa rulltrappor för att ta sig upp och ner.

Bytestiden och restid

I och med stationens läge och goda tillgänglighet minimeras den totala restiden från dörr-till-dörr för den som ska till och från Borås. Människor som kommer till Borås hamnar mitt i stadens liv och rörelse när de kliver av tåget. Pendlare når enkelt stadens stora arbetsplatser till fots, cykel eller med kollektivtrafik. Med en station under mark kan staden tillsammans med Trafikverket planera var uppgångarna från en underjordisk station ska komma upp i centrum.

Ett självklart läge är vid befintligt resecentrum där snabba byten kan göras till det befintliga järnvägsnätet. Ytterligare ett läge kan vara vid Stora torget, den mest centrala punkten i Borås.

Befintlig bebyggelse

Med en nedgrävd infrastruktur enligt rött alternativ behöver staden inte riva bebyggelse.

Regionalt nav

Med ett centralt stationsläge förstärks Borås roll som regionalt nav ytterligare. Borås kommer att bli en del i både Göteborgs och Jönköpings arbetsmarknadsregioner.

4.2 Möjliga korridoralternativ förutsatt att de modifieras

Under förutsättning att en fördjupad utredning tydliggör möjligheter och konsekvenser kan Borås Stad också tänka sig en modifierad lösning av alternativ gul enligt kommunens förslag alternativt en modifierad lösning av alternativ rosa med station vid Lusharpan och korridor söder om St Birgittas Griftegård och höghastighetsjärnväg i tunnel under staden under förutsättning att denna inte ger för stora ingrepp i staden.

4.2.1 Gul korridor – Borås Stads synpunkter

Centralt stationsläge

Det gula alternativet uppfyller stadens önskan om ett centralt stationsläge med en station vid befintlig station på en bibana och de snabba passerande tågen i en djup tunnel under staden.

Barriäreffekter

Det gula alternativet går i markplan och innebär därmed en barriär i staden. Hur barriäreffekten i detalj ser ut är fortsatt oklart och behöver studeras mer noggrant. Borås Stad anser att en grund sandtunnel är den bästa lösningen ur ett stadsbyggnadsperspektiv och bör studeras noggrant i en fördjupad utredning. Borås Stad är främst oroad över korridorrens barriäreffekter och dragning förbi Högskolan, Simonsland och det planerade Kongresshuset. Detta är avsevärt viktiga målpunkter i staden och det är ur stadens perspektiv inte rimligt att dessa skulle skäras av från övriga stadskärnan genom en stark barriär.

Med en bibana genom staden blir ingreppen mindre än med en höghastighetsjärnväg. Men det är fortfarande en ny infrastruktur som ska dras in staden. Bibanan har inga kopplingspunkter med den befintliga järnvägen och ska vara helt planskild från all övrig infrastruktur. Borås Stad är oroad över hur infrastrukturerna ska förhålla sig till varandra och inte bli de dominerande elementen i en växande stad.

Borås växer

Förutsatt att järnvägen inte blir det dominerande elementet i staden kan Borås växa kring stationsområdet. Hur denna tillväxt kan se ut är fortsatt oklart och behöver studeras noggrant. Det kommer att krävas insatser från såväl Staden, Trafikverket som Länsstyrelsen för att hitta bra lösningar. En barriär som skär av stadens norra delar från centrum påverkar stadens tillväxt negativt. Staden har tack vare utvecklingen av Simonsland och Högskolan vuxit i stråket norrut mot Knalleland. Det urbana stråk som knyter samman staden med Knalleland skärs av med en järnvägsbarriär enligt gul korridor. Det skulle kräva stora ekonomiska insatser och god planering för att läka en sådan barriär. Den gula korridoren påverkar möjliga exploateringsområden i staden. 2000 potentiella bostäder ligger inom gul korridor vilket gör den fördjupade studien än viktigare. Vilka av dessa går att genomföra med en järnväg inom gul korridor?

Befintlig infrastruktur

Befintliga infrastrukturer kommer att påverkas av denna korridor eftersom den enligt Trafikverket går i markplan. Vad den innebär för ingrepp i befintlig infrastruktur och vad det ger för konsekvenser är fortsatt oklart och behöver utredas mer i detalj.

Bytestid och restid

I och med stationens läge och goda tillgänglighet möjliggörs för korta restider och bytestider. Utmaningen är att skapa ett stationsläge som minimerar restidsförlängningen på bibanan. Studier visar att även små restidsförlängningar får stora ekonomiska konsekvenser för operatörerna som kan leda till att stopp på stationer på bibanor blir mindre intressanta i framtida trafikupplägg.

Befintlig bebyggelse

Eftersom korridoren går i markplan kommer järnvägen påverka den befintliga staden. Vad korridoren innebär för ingrepp i den befintliga staden och för kommande utveckling är fortsatt oklart och behöver utredas mer i detalj.

Tillgänglighet

Med ett centralt stationsläge får många nära till stationen. Dagens infrastruktur är uppbyggd i ett system där alla vägar bär till centrum. Det innebär att tillgängligheten till denna punkt redan finns. Förutsatt att den nya järnvägen inte skär av befintliga infrastrukturer.

Regionalt nav

Med ett centralt stationsläge förstärks Borås roll som regionalt nav ytterligare. Borås kommer att bli en del i både Göteborgs och Jönköpings arbetsmarknadsregioner.

4.2.3 Rosa korridor – Borås Stads synpunkter

Samlad syn på Rosa korridor

Den rosa korridoren innehåller ur Borås Stads synvinkel en stor spännvidd mellan riktigt dåliga lösningar och möjligen bra lösningar. En korridor norr om St Birgittas griftegård, en station söder om S:ta Birgittas griftegård i kombination med en höghastighetsbana som passerar i markplan söder om staden är ett för Borås Stad oacceptabelt alternativ. Dessa lösning ger nya järnvägsbarriärer som adderas till den befintliga barriären av motorvägen samt dessutom ett stationsläge för långt från centrum med kyrkogården som ytterligare barriär. Om rosa korridor skall vara tänkbar behöver den avgränsas till att omfatta stationsläge på Lusharpan omedelbart söder om motorvägen och höghastighetsjärnväg för passerande tåg i bergtunnel under staden. En station vid Lusharpan har förutsättningar avståndsmässigt att kunna kopplas samman med nuvarande station och resecentrum samt centrala staden. Om det skall lyckas i praktiken krävs stora investeringar och en omfattande stadsutvecklings arbete. Frågan är om det överhuvudtaget går att komma fram med en järnvägslinje till/från ett sådant stationsläge utan att förorsaka orimligt stor påverkan på stadens bebyggelse. Rosa alternativ behöver tillsammans med alternativ gul utredas ytterligare i enlighet med punkt 1.2 i detta yttrande innan det går att ta ställning till val av korridoralternativ.

Centralt stationsläge

Det rosa alternativet innebär en bibana som går söder om motorvägen. Bibanan har ett antal möjliga stationslägen inom korridoren som skiljer sig kraftigt åt. Enligt Borås Stads inriktningsbeslut kan endast station vid Lusharpan eller något öster därom ses som centrumnära, men det blir inte centralt.

Barriäreffekter

Den mest anmärkningsvärda barriäreffekten i detta alternativ är den dubbla barriär som Trafikverket förslår. Borås Stad förutsätter att en bibana genom Borås kompletteras med en förbifart i tunnel under staden för att undvika de dubbla barriäreffekterna. Genom Borås tätort begränsas korridoren i norr av R40. Med en dragning längst R40 förstärks den redan starka barriär som R40 utgör i staden.

Om bibanan hamnar i markplan skulle det innebära stor negativ påverkan på Pickesjöområdet som idag är ett attraktivt rekreationsområde och där det finns planer att kombinera rekreationsområdet med ett stadsnära bostadsområde. En järnväg i detta läge skulle skapa en stor barriär. Om bibanan istället samför läggs med Viskadalsbanan skulle det innebära en förstärkt barriär vid Regementet. Med en sådan lösning måste Trafikverket tillsammans med Borås Stad arbeta aktivt för att anpassa järnvägsövergångarna vid Regementet så att de bättre bidrar till att knyta samman bostadsområdet med övriga staden.

Ett stationsläge söder om S:ta Birgittas kyrkogård är inte tänkbart ur Borås Stads synvinkel eftersom det ligger för långt bort från centrum och nuvarande station/resecentrum med både motorvägen och kyrkogården som barriärer.

Borås växer

Möjliga stationslägen i den rosa korridoren har avsevärt olika påverkan på stadens utveckling kopplat till den nya stationen. Stationen behöver som tidigare beskrivits vara en integrerad del av en utvidgad stadskärna. Med en station inom Lusharpans område kan staden utveckla ett centrumnära stationsläge som på sikt genom nyexploateringar kan kopplas samman med centrala staden. Men det kräver god planering och stora investeringar från kommunen för att läka samman staden med ett sådant stationsläge. För att nå ett stationsläge på Lusharpan dras järnvägen på ett sådant sätt att den påverkar nuvarande bebyggelse, pågående bostadsutveckling och framtida planerad bostadsbebyggelse, vilket behöver tydliggöras. Stationslägen längre söderut, söder om Birgittas kyrkogård, går inte att integrera med dagens centrum och därmed försvinner de dynamiska utvecklingseffekter som en centralt placerad station kan ge upphov till i staden samtidigt som kollektivtrafikresandet blir mindre attraktivt för många människor.

Den rosa korridoren påverkar möjliga exploateringsområden i staden. 2500 potentiella bostäder ligger inom rosa korridor vilket gör den fördjupade studien än viktigare. Vilka av dessa går att genomföra med en järnväg inom rosa korridor?

Befintlig infrastruktur och tillgänglighet

Liksom de gröna alternativen är den rosa korridoren förlagd i ett läge där den befintliga infrastrukturen inte kan försörja ett stationsläge. Det innebär stora insatser för staden att skapa en god tillgänglighet till stationen. Med en station vid Lusharpan, som enligt Borås Stads inriktningsbeslut kan räknas som centrumnära, krävs noggranna studier för att skapa tillgänglighet. I synnerhet om stationen hamnar i ett upphöjt läge.

Bytestid och restid

Det centrumnära läget innebär att det kommer uppstå bytestid för resenärer som ska byta mellan den nya stationen och den befintliga stationen. Ju längre söderut i korridoren som ett stationsläge hamnar desto sämre blir bytestiden. Enligt Borås Stads uppfattning är det bara stationsläge i den nordligaste delen av korridoren omedelbart söder om motorvägen som får tillräcklig närhet och koppling till nuvarande station/resecentrum och den centrala staden för att möjligheten att skapa attraktiva kollektivtrafikresor.

När det gäller höghastighetstågen har Borås Stad under arbetets gång tillsammans med Jönköping och Linköping låtit konsultföretaget Trivector arbeta fram rapporten "Bibanor på Götalandsbanan" som visar att privata operatörer som agerar på en avreglerad marknad är mycket känsliga för storleken på den restidsförlängning som uppstår vid stopp i en stad. Rapporten visar att även små restidsförlängningar får stora ekonomiska konsekvenser för operatörerna som kan leda till att stopp på stationer på bibanor blir mindre intressanta i framtida trafikuppbygg. Slutsatsen är att om det skall byggas bibanor är det angeläget att tidstillägget blir så litet som möjligt. Brytpunkten för när det blir kommersiellt intressant att trafikera en station på bibana hamnar med de beräkningsförutsättningar som använts i rapporten på ca 2 min restidstillägg jämfört med att stanna på en station på huvudbanan. Eftersom man i rapporten angett att stopp på huvudlinjen beräknas ta 4,5 minut konstaterar Borås att restidsförlängningen för stopp på en bibana i Borås får bli max 6,5 min jämfört med de passerande höghastighetstågen i 320 km/h.

I den samlade bedömningen för rosa korridor nämner Trafikverket att bibanas sträckning i kombination med hastigheten 100 km/h medför något större skillnad i restid mellan stannande tåg och inte stannande tåg jämfört med de andra korridorerna. Borås Stad önskar en redovisning av restidsskillnaderna mellan stannande och inte stannande tåg samt hur Trafikverket ser på riskerna för att privata operatörer inte kommer att trafikera en station på bibana på g a tidstillägg. Delar Trafikverket uppfattningen från Trivectors rapport att tidstillägget för stopp på en bibanestation får vara max 2 min? Om inte vilket tidstillägg anser i så fall Trafikverket vara rimligt och på vilka grunder?

Den stora utmaningen i Rosa korridor är att hitta ett stationsläge som med rimlig stadspåverkan ligger tillräckligt centralt för att kunna integreras i centrala staden och kopplas ihop med befintlig station/resentrum samtidigt som restidstillägget på bibanan blir tillräckligt litet för att privata operatörer skall välja att stanna i Borås. Trafikverket behöver tydliggöra dessa frågor innan det är möjligt att ta ställning till val av korridor i Borås.

Regionalt nav

Med en station söder om R40 påverkas det regionala resandet negativt av att bytestiden mellan ny och befintlig station blir så pass lång och kanske innebär ett extra byte, vilket är en stor negativ faktor i en kollektivtrafikresa.

4.3 Avfärdade korridorer

Borås Stad avfärdar korridorerna Lila, Mörkgrön, Ljusgrön, Mörkblå och Ljusblå som helt oacceptabla.

4.3.1 Mörkgrön och ljusgrön korridor – Borås Stads synpunkter

Centralt stationsläge

De gröna korridorerna bygger på en stationsprincip med ett halvcentralt läge. Borås Stad gör bedömningen att stationsläget kommer att hamna söder om Birgittas kyrkogård. Med ett sådant läge är inte stationsläget centralt eller centrumnära och därmed inte i linje med Borås Stads inriktningsbeslut.

Barriäreffekter

Korridoren stärker en redan stark infrastrukturbarriär som R40 utgör och skär av de södra delarna av staden och kommunen när den korsar befintliga infrastrukturer som får oöverblickbara konsekvenser.

Befintlig bebyggelse

De gröna korridorerna ger stora ingrepp i den befintliga strukturen utan att ge de nyttor som ett central stationsläge ger. Ingreppen i den befintliga strukturen är för stor gentemot de nyttor som skapas för att det ska vara ett rimligt alternativ. De förstör stora bostadsområden i ett skede där Sverigeförhandlingen har i uppdrag att möjliggöra många nya bostäder.

Korridoren är även förödande i markläge i Viared då den skär genom planerade Viared västra och Viared östra samt påverkar det befintliga verksamhetsområdet. Viared är idag ett viktigt verksamhetsområde med bra skyltläge och koppling till Göteborgs hamn via R40 som utvecklas i snabb takt.

Borås växer

Förutom att befintliga strukturer behöver rivas är det svårt att skapa en ny attraktiv stadsdel med den barriär och det buller som den nya höghastighetsjärnvägen innebär.

Befintlig infrastruktur och tillgänglighet

Dagens infrastruktur försörjer inte detta område vilket innebär stora insatser och kostnader från staden för att skapa en rimlig tillgänglighet.

Bytestid, restid och regionalt nav

Ju längre från befintlig station och centrum man kommer, desto längre blir restiden och bytestiden för resenären. Detta missgynnar det regionala reandet och möjligheten för arbetsmarknadsregioner att växa samman.

4.3.2 Mörkblå och ljusblå korridor – Borås Stads synpunkter

Centralt stationsläge

De blå korridorerna bygger på en stationsprincip som går mot Borås Stads inriktningsbeslut om ett centralt stationsläge. Stationen hamnar i ett läge helt utanför staden.

Borås växer

Stationsläget påverkar den kommunala planeringen utifrån att man skapar ytterligare en nod i staden. En nod som ska försörjas med infrastruktur och som skapar en splittring i stadens struktur. Staden kommer alltid att växa där den redan är som starkast, i de centrala delarna. En station i ett externt läge kan aldrig bli en naturlig del av staden utan förblir ett externt stationsläge. De blå korridorerna missgynnar en urban tillväxt i anslutning till stationen.

Befintlig infrastruktur och tillgänglighet

Ett externt stationsläge kommer att innebära att nya flöden ska hanteras genom centrala Borås för resenärer som ska ta sig till och från stationen från stadens norra delar. En extern station innebär att staden får en ny punkt i kollektivtrafiksystemet som ska försörjas med infrastruktur. Med ett externt stationsläge får färre nära till stationen. Sammantaget i Borås får man längre till en extern station än till en central station. Det kan upplevas otryggt att nyttja en station som ligger långt från centrum och folkliv. Det ger heller ingen uppfattning och marknadsföring av Borås.

Bytestid och restid

Det viktigaste argumentet för att inte ha ett externt stationsläge handlar om resenärsperspektivet. Den största andelen resor som kommer att göras till och från Borås är arbets- och studiependling mot Göteborg i första hand och på sikt Jönköping. Den lokala kollektivtrafiken måste för att fungera alltid ha sitt nav i centrala Borås. En station utanför staden skulle förlänga pendlingstiden och försvåra resorna för den dagliga resenären såväl inom Borås som

till/från Borås. Det är även ett alternativ som inte stöttar hållbart resande då det skapar ett bilberoende till stationen och därmed en stor mängd parkeringsplatser. Dels kan ett externt stationsläge och den restidsförlängning som det innebär innebära att dagspendlare väljer att ta bilen hela vägen istället.

Befintlig bebyggelse och barriäreffekter

Som infrastruktur skapar den blå korridorerna små ingrepp i den befintliga stadsstrukturen. Däremot skapar stora ingrepp i oersättlig naturmiljö och skadar landskapsbilden i dalgången. Om järnvägen läggs på bank tvärs över dalgången istället för på bro ökar förändringen av landskapsbild och barriäreffekten mycket. Konsekvenserna blir i så fall förödande genom att banken skär av dalgången helt både visuellt och funktionellt. De blå korridorerna är oacceptabla ur naturvårdssynpunkt. Sträckningarna innebär oåterkallelig skada på områden med höga naturvärden samt oacceptabla barriärer för djur och natur. En passage över Bråt-området innebär att mycket höga naturvärden som inte är möjliga att återskapa eller kompensera för försvinner för alltid. Området har mycket högt värde kopplat till biologisk mångfald med ett rikt fågelliv, artrik intressant flora och mycket värdefull insektsfauna. Området är av nationellt intresse på grund av det stora antalet rödlistade arter av bin som finns här. För flera av dessa arter finns nationellt framtagna åtgärdsprogram för bevarande.

Regionalt nav

Med en extern station förstärks inte Borås som regionalt nav.

4.3.3 Lila korridor – Borås Stads synpunkter

Centralt stationsläge

Den lila korridoren har ett centralt stationsläge enligt stadens inriktningsbeslut. De positiva effekterna av ett centralt stationsläge väger inte upp konsekvenserna av en höghastighetsjärnväg i markplan genom centrala Borås med de konsekvenser det får. Det innebär både att vi måste riva och att vi inte kommer att kunna bygga nytt vilket går i strid mot Sverigeförhandlingens uppdrag om att bygga bostäder.

Barriäreffekter, befintlig bebyggelse och infrastruktur

En höghastighetsstation och järnvägen i markplan alternativt upphöjt vilket skapar förödande ingrepp i staden både med påverkan på befintlig bebyggelse samt en stor barriär. Det går därmed mot stadens inriktningsbeslut om så små barriärer som möjligt. Ur ett stadsbyggnadsperspektiv mer eller mindre omöjlig att genomföra.

Borås växer

Enligt Trafikverket bedöms lila korridor möjliggöra för stadsutveckling i området runt befintlig station. Borås Stad har svårt att se hur den utvecklingen ska ske med en höghastighetsjärnväg i markplan alternativt upphöjt läge med hänvisning till buller och barriäreffekter. Största andelen av stadens utveckling sker idag i anslutning till den lila korridoren. Det innebär att om en lila korridor skulle bli aktuell begränsas dessutom hur vi kan arbeta vidare med planer de närmaste 10-15 åren. I den västra delen av lila korridor är det viktigaste för Borås att korridoren möjliggör för en fortsatt utveckling av Viareds industriområde samt ett centralt stationsläge.

Bytestid och restid

Angöringsmöjligheterna för befintliga infrastrukturer är bra. Restiden till och från Göteborg gynnas av ett centralt stationsläge.

Tillgänglighet

Med ett centralt stationsläge får många nära till stationen. Dagens infrastruktur är uppbyggd i ett system där alla vägar bär till centrum. Det innebär att tillgängligheten till denna punkt redan finns. Förutsatt att den nya järnvägen inte skär av befintliga infrastrukturer.

Regionalt nav

Med ett centralt stationsläge förstärks Borås roll som regionalt nav ytterligare. Borås kommer att bli en del i både Göteborgs och Jönköpings arbetsmarknadsregioner. Förutsatt att stationen och järnvägen inte skapar en för stor barriär i staden och omöjliggör bebyggelse och personalintensiva verksamheter i anslutning till stationen.

4.3.4 Korridor västra delen

För Borås Stad är det viktigt att Viareds verksamhetsområde kan fortsätta att utvecklas samtidigt som korridorens dragning möjliggör för det centrala stationsläget. I den västra delen av lila korridor är det viktigaste för Borås att korridoren möjliggör för en fortsatt utveckling av Viareds industriområde samt ett centralt stationsläge. Den gröna korridoren är förödande i markläge i Viared då den skär genom planerade Viared västra och Viared östra samt påverkar det befintliga verksamhetsområdet. Viared är idag ett viktigt verksamhetsområde med bra skyltläge och koppling till Göteborgs hamn via R40 som utvecklas i snabb takt.

BILAGOR

BILAGA 1:

Borås Stads bedömningskriterier

Inledning

Borås växer och strävar efter att förena fortsatt ökad attraktivitet med en långsiktigt hållbar utveckling. Götalandsbanan är en avgörande faktor i att öka stadens attraktivitet. En försvårande omständighet för stadens är dock att Trafikverkets utredningsområde i dagsläget blockerar stora delar av utvecklingsmöjligheterna. Det är därför positivt att vi kommit så här långt i processen och att lokaliseringsutredningen nu är på samråd. För stadens fortsatta utveckling är det av yttersta vikt att vi snarast möjligt men med tillräckligt bra beslutsunderlag kan komma till beslut om val av korridor. Valet av korridor är däremot inte enkelt. En första utmaning i detta skede är att väga konsekvenser gentemot nyttor. Borås Stad har med detta remissvar försökt göra en bedömning om vilket stationsläge och järnvägssträckning som ger så stor nytta som möjligt och medför få negativa konsekvenser i den befintliga och växande staden.

Borås Stads fokus är järnvägen ur ett stadsbyggnadsperspektiv och följande frågor blir därmed avgörande: Ligger stationen inom rimligt gångavstånd från stora torget? Möjliggörs för enkla byten mellan befintlig station och ny station? Skapar järnvägen barriärer i staden? Hur påverkas befintlig infrastruktur? Kan befintlig infrastruktur försörja ett nytt stationsområde eller behövs nyinvesteringar i infrastruktur? Kan staden växa runt det nya stationsläget? Hur påverkas den befintliga staden av stationen och järnvägen? Borås Stad har under arbetet med Lokaliseringsutredning lyft in stadens perspektiv och utgångspunkter till Trafikverket. Både genom deltagande vid projektgruppsmöten och via skriftliga inspel på 50- och 80 procents-handlingen.

Utmaningen i att bedöma korridorerna ur ett stadsbyggnadsperspektiv är att hitta rätt balans mellan nyttan som järnvägen och dess station ger i förhållande till de negativa konsekvenser den medför. Det är, som Trafikverket konstaterar, viktigt att störningar i staden endast sker med tydligt positivt mål i sikte. Det är viktigt att Trafikverket fullt ut tar sitt ansvar som samhällsbyggare och gör allt för att hitta och utveckla en järnvägsdragning och stationsläge i Borås som bidrar till bästa möjliga utveckling av staden och regionen. Den nya järnvägen är ett samhällsbyggnadsprojekt mer än ett järnvägsprojekt.

Yttrandet över lokaliseringsutredningens första del (skickad på samråd 2016-02-03) är framtaget i en bred politisk- och tjänstemannadialog inom Borås Stads organisation. Tjänstemän från berörda förvaltningar (Stadsbyggnad, Tekniska, Miljö, Fritid- och folkhälsa samt Stadskansliet) har bidragit med sin kompetens i ett workshoparbete lett av Stadskansliet, strategisk samhällsplanering. Beslutet om remissyttrandet fattas av Kommunstyrelsen och har föregåtts av en politisk förankringsprocess.

I samband med att Sverigeförhandlingen lämnade bud till Borås Stad gavs Trafikverket i uppdrag att studera ytterligare möjliga sträckningar för en bibanelösning. Det tilläggsuppdraget bifogades till samrådshandlingen 2016-08-15. Borås Stad har hanterat tillägget som en integrerad del i samrådshandlingen och redovisar synpunkterna tillsammans med övriga.

Fattade beslut i Kommunstyrelsen Inriktningsbeslut inför Sverigeförhandlingen (Dnr 2015/KS0296).

Kommunstyrelsen har som en del i arbetet med Götalandsbanan tagit ett inriktningsbeslut som definierar Borås Stads syn på vad ett attraktivt resecentrum ska ha för funktion. Stadsbyggnadsstrategierna i inriktningsdokumentet används som bedömningskriterier i Borås Stads analys av Lokaliseringsutredningen.

Borås Stads stadsbyggnadsstrategier kopplat till Götalandsbanan:

- En centralt placerad station där stationsområdet är en del av centrum.
- En central station som ger så lite intrång och barriäreffekter som möjligt och som möjliggör för en fortsatt god och hållbar stadsutveckling i en växande stad.
- Bevara befintliga målpunkter i staden med stora och mycket stora värden.
- Det är enkelt att nå stationen från olika delar av kommunen och att nå ut i kommunen.
- Borås betydelse som regionens andra stora stad och regionalt nav i Sjuhärad växer.
- Stationen har funktion som startpunkt, målpunkt, bytespunkt, och mötesplats.
- Personalintensiva verksamheter närmast stationen gör Borås till en attraktiv pendlingssnod.
- Kollektivtrafik växer i stråk med stationen som nod. Staden förtätas utmed stråken fram till våra centralorter. Fler får god tillgänglighet till stationen när kommunen växer i fler av sina kärnor och växer i kollektivtrafikstråken.
- Fler väljer ett hållbart resande och de hållbara trafikslagen prioriteras i stadsrummet.
- Attraktiva knutpunkter för kollektivtrafik ska underlätta för ett hållbart resande.
- Investeringen i ny järnväg bör ge kortare restider än vad det idag tar att åka med bil och buss till Göteborg.

Inriktningsbeslut inför remissvar Lokaliseringsutredningen Bollebygd-Borås (Dnr: 2015/KS0296)

För att tydliggöra stadens definition av ett centralt stationsläge har ett inriktningsbeslut antagits av Kommunstyrelsen. Ett centralt stationsläge med så lite barriäreffekter som möjligt ger förutsättning för att Borås ska få så stor nytta som möjligt av Götalandsbanan. Staden växer redan idag i de centrala delarna och med en ny station, rätt placerad i staden skulle denna tillväxt öka ytterligare.

Det som gör Götalandsbanan till ett så unikt och viktigt samhällsbyggnadsprojekt är att den skapar ökad tillväxt genom regionförstoring och ökad tillgänglighet, samtidigt som den förbättrar miljön och klimatet genom överflyttningar av resor på väg och med flyg till järnväg. Därför måste Götalandsbanan ge både tillräckligt kort restid mellan ändpunkterna Stockholm - Göteborg och samtidigt korta restider mellan städerna längs vägen.

Centralt belägna och väl utformade resecentra i städerna är nödvändiga med korta promenadavstånd i attraktiva stadsmiljöer som leder fram till viktiga målpunkter så som stora arbetsplatser, universitet/högskola, sjukhus, kulturhus med mera. Från bostäderna i staden är det viktigt med god tillgänglighet till stationen som gående, cyklist eller kollektivtrafikresenär. Stationens placering ska också möjliggöra attraktiv stadsutveckling med ytterligare flertalet bostäder inom gångavstånd från stationen. Förflyttningen med tåg blir då snabbare, bekvämare och enklare än med bil eller flyg.

Stationen bör vara en integrerad del av en utvidgad stadskärna. Upplevelsen beror på avstånd till viktiga målpunkter, hur lång tid det tar att gå till fots till dessa målpunkter i centrum, hur barriärer hanteras och hur väl stationen och centrum är sammanlänkade med stadsbebyggelse.

För Borås är kopplingen till den befintliga stationen viktig där Viskadalsbanan, Älvsborgsbanan samt Kust-till-kustbanan möts. Resenärerna ska kunna göra snabba och bekväma byten mellan Götalandsbanan och det övriga järnvägsnätet.

Förutom det geografiska läget i staden är stationens och järnvägens utformning avgörande aspekter för att stationen ska kännas som en integrerad del av staden. I och med att den tänkta hastigheten och standarden på Götalandsbanan har höjts så är en station för höghastighetståg i markläge genom tätorten är inte rimligt ur ett stadsbyggnadsperspektiv.

Borås Stad utgår från att:

En höghastighetsjärnväg med och en storskalig höghastighetsstation i centrala Borås endast är möjlig om den förläggs i tunnel under staden.

En station i markplan i centrala Borås endast är rimlig med en bibanelösning, som innebär en mindre station, och medför så få barriäreffekter som möjligt och bevarar viktiga målpunkter. Bibanan behöver kombineras med en förbifart i tunnel under mark, för höghastighetstågen, för att undvika dubbla barriärer och utformas så att det blir attraktivt att stanna med många höghastighetståg i Borås.

Borås Stad utgår från följande faktorer i definitionen av det centrala stationsläget:

Antal meter från stationen för Götalandsbanan till Stora torget och dagens station.

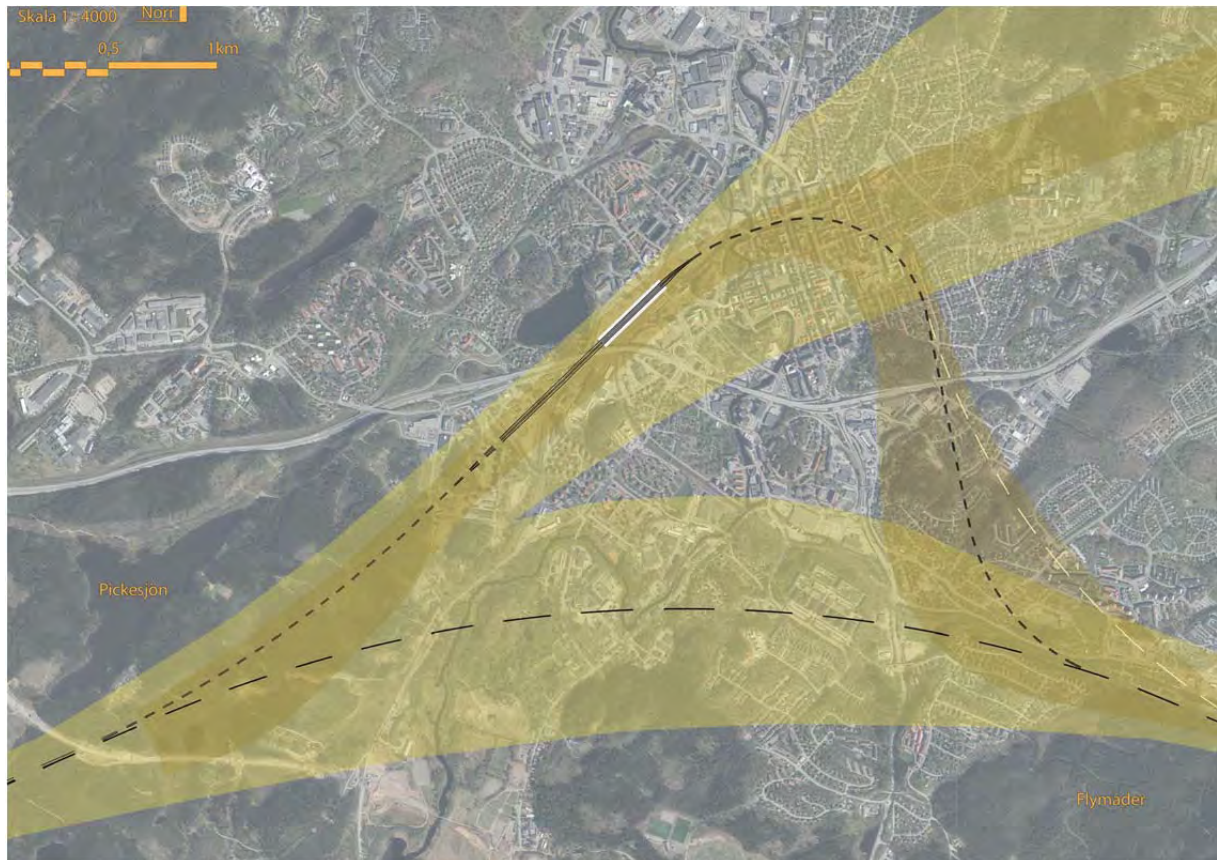
Gångtid i antal minuter från stationen för Götalandsbanan till Stora torget och dagens station.

Upplevelsen av hela tiden befinna sig i en sammanhängande centrummiljö när man rör sig från stationen för Götalandsbanan och målpunkterna i staden. Centrummiljön kan bestå av den stadsutveckling som Götalandsbanan beräknas leda till under de närmaste decennierna. Resenären är kvar i centrum när man går till och från stationen för Götalandsbanan.

För Borås innebär en placering av stationen för Götalandsbanan att:

- Ett centralt stationsläge i Borås avgränsas av rutnätsstaden, befintligt resecentrum samt motorvägen.
- Ett centrumnära läge för stationen i Borås innefattar även lokalisering direkt söder om motorvägen, på Lusharpan eller något öster därom. Stationen sammanlänkas på ett naturligt sätt med centrum genom ny urban stadsmiljö

BILAGA 2: Skiss över modifierad gul korridor enligt Borås Stads önskemål



Ärendenummer
2015/23959
Ert ärendenummer
[Motpartens ärendelD NY]

Dokumentdatum
2016-02-03
Sidor
1(1)

Sändlista
boras.stad@boras.se
kommunen@bollebygd.se
vastragotaland@lansstyrelsen.se
bengt.himmelmann@boras.se
linda.lorentsson@boras.se
fredrik.engkvist@bollebygd.se
elin.Perjos@bollebygd.se
karin.slattberg@lansstyrelsen.se

Kopia till
Diariet

Projekt Göteborg-Borås, Samrådshandling för val av lokalisering och MKB, för sträckan Bollebygd-Borås

Nu finns samrådshandlingen för val av lokalisering och miljökonsekvensbeskrivningen för sträckan Bollebygd-Borås på vår hemsida att ladda ner. Länk till dokument: <http://www.trafikverket.se/nara-dig/Vastra-gotaland/projekt-i-vastra-gotalands-lan/GoteborgBoras/delen-bollebygd-boras/Dokument-for-GoteborgBoras/>

Det är sedan tidigare överenskommit att remisstiden är tre månader från utskickat datum, så remissvar ska senast inkomma till Trafikverket den **2016-05-03**.

Svaren skickas antingen via brev eller e-post till uppgifter nedan.

Brev:

Trafikverket
Ärendemottagning
Projekt Göteborg-Borås, delen Bollebygd-Borås
Box 810
781 28 Borlänge

E-post:

trafikverket@trafikverket.se
Projekt Göteborg-Borås, delen Bollebygd-Borås

Med vänliga hälsningar



Stefan Paterson

Projektledare Bollebygd – Borås
Projekt Göteborg – Borås
Stora projekt
stefan.paterson@trafikverket.se
Direkt: 010-123 88 45
Mobil: 0706-233 223

Trafikverket

411 04 Göteborg
Besöksadress: Kruthusgatan 17
Telefon: 0771-921 921

www.trafikverket.se