

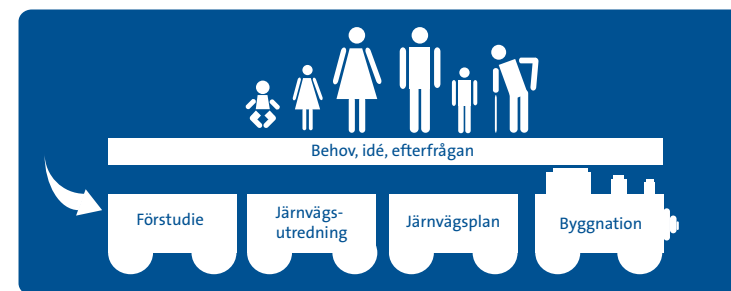
Götalandsbanan

delen Linköping - Borås



Slutrapport

- utgör underlag för huruvida planeringsprocessen för projektet
Götalandsbanan, delen Linköping - Borås ska gå vidare.



Banverkets projektledning

Banverket:

Bo Lindgren	Projektschef, Götalandsbanan
Birgitta Hellgren	Ordförande
Mårten Zetterman	Projektledare, förstudie
Markus Gunnervall	Trafiksystem
Kerstin Olsson	Informatör
Malin Andersson	Miljösamordnare
Behnam Shahriari	Geoteknik
Jenny Åkerholm	Mark, fastighet
Kent Rundlöf	Kalkylsamordnare
Pär Olofsson	Tekniska system
Lena Forsberg	Planeringsledare
Jenny Rasmus	GIS, kartor
Stefan Frantz	Projektadministratör

Konsultgruppen:

Kreera Samhällsbyggnad AB

Mikael Prag	Redaktör
Malin Aparicio	Biträdande redaktör

Schibbye Landskap AB

Bengt Schibbye	Samordnare Landskap
Nils Blomkvist	Kulturmiljö

Ramböll Sverige AB

Eva-Lisa Anderson	Landskap, kartor
-------------------	------------------

Calluna AB

Henrik Wahlman	Biologisk infrastruktur
John Askling	Biologisk infrastruktur

Grafisk formgivning, framsida, baksida och illustrationer Malin Aparicio (där inget annat anges)

Foto framsida

"Punk rock love"	Kevin Lamb
Gravid kvinna	Kasper Dudzik

Projektledningsgrupp

Banverket

Västra Götalandsregionen
Regionförbundet Jönköpings län
Regionförbundet Östsm

Borås Stad
Ulricehamns Kommun
Jönköpings Kommun
Aneby Kommun
Tranås Kommun
Boxholm Kommun
Mjölby Kommun
Linköpings Kommun
Nässjö Kommun

Skogsstyrelsen

Länsstyrelsen Västra Götalands Län
Länsstyrelsen Jönköpings Län
Länsstyrelsen Östergötland Län

Vägverket

Västtrafik AB
AB Östgötatrafiken
Jönköpings Länstrafik AB
Europakorridoren AB

Tågoperatörerna

Samordningsgrupp

Banverket

Västra Götalandsregionen
Regionförbundet Jönköpings Län
Regionförbundet Östsm
Europakorridoren AB

Rapporter

Förstudie

Förslagshandling huvudrapport
Götalandsbanan - delen Linköping-Borås
Utgåva 2: Februari 2010

Till förstudien hör följande underlagsrapporter:

1:5 Genom Götalands hjärta
- underlagsrapport Landskap, juli 2009,
Utgåva 2: Februari 2010

2:5 Underlagsrapport trafikanalys,
juli 2009,
Utgåva 2: Februari 2010

3:5 Underlagsrapport stadspassage
Borås, 2009-06-23

4:5 Underlagsrapport stadspassage
Ulricehamn - en vision om stadsutveckling
kring nytt resecentrum, juni 2009,
Utgåva 2: Februari 2010

5:5 Underlagsrapport stadspassage
Jönköping - utredning om alternativa
stationslägen och sträckningar och
deras effekter, juli 2009

Förstudie Götalandsbanan - delen Linköping-Borås är finansierad av Banverket, Västra Götalandsregionen, Region Jönköpings län, regionförbundet Östsm samt med bidrag från EU.

The sole responsibility of this publication lies with the author. The European Union is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.

Beslut

Avgränsning av utredningsområdet samt riktlinjer för fortsatt planering efter förstudie för Götalandsbanan, delen Linköping-Borås

Banverket beslutar att Götalandsbanan, delen Linköping-Borås, ska drivas vidare som en järnvägsutredning och att förstudiens rekommenderade avgränsning enligt kartan, som hör till beslutet, ska ligga till grund för fortsatt planering.

Banverket har genomfört en förstudie på delen Linköping-Borås. Samråd har skett med bland annat länsstyrelsen i Östergötland, Jönköpings län och Västra Götalands län samt berörda kommuner och allmänhet. Samråd har även skett, avseende metodik kring hur landskapsfrågor behandlas i projektet, med Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Vägverket och Sveriges lantbruksuniversitet. I förstudie Linköping-Borås är den viktigaste frågan att svara på om Banverket ska fortsätta utreda förutsättningarna för en höghastighetsbana på den här delsträckan enligt ändamålet för Götalandsbanan.

Inom förstudien har nollalternativet samt åtgärder enligt fyrstegsprincipen prövats mot de transport- och miljöpolitiska målen. Denna prövning har visat att det endast är byggande av en höghastighetsjärnväg som sammantaget uppfyller projektets ändamål.

På grund av projektets karaktär antas det automatiskt medföra betydande miljöpåverkan enligt miljöbalken.

Vår slutsats, som grundas på förstudiens förslagshandling tillsammans med inkomna remissyttranden och samråd, är att projektet ska drivas vidare genom en järnvägsutredning inom utredningsområdet som avgränsas enligt kartan till beslutet.

Riktlinjer för fortsatt planering

Ändamålsbeskrivningen, som är framtagen för hela Götalandsbanan, måste få genomfyllas projektet för att syfte och mål ska kunna uppfyllas. Värderingen mellan projektets ändamål och motstående intressen ska fördjupas i kommande utredningssteg. Förstudien för delsträckan Linköping-Borås visar att den utformning som byggnation av en höghastighetsbana kräver mycket väl kan införlivas i terrängen.

I förstudieområdets kuperade landskap krävs broar och tunnlar, vilket i sig kan underlätta landskapsanpassningen. Banan kan byggas med stor hänsyn till landskapets värden och kommer att kunna bli så rak som krävs för att uppnå restidsvinsterna.

Förändring av landskapet sker i stort sett i samtliga större nybyggnadsprojekt och eventuella negativa effekter lindras genom anpassningar och kompensation.

Dessa frågor hanteras i den kommande och lagstadgade processen med att göra miljökonsekvensbeskrivning för projektet, med insyn från länsstyrelse, tillsynsmyndigheter, kommuner och allmänhet.

Inom ramen för järnvägsutredningen ska särskild vikt läggas inom följande områden:

1. Trafikering och kopplingspunkter

Järnvägsutredningen ska resultera i att en korridor väljs som uppfyller uppställda mål och krav på den tågtrafik som ska kunna köras på Götalandsbanan. Exempel på sådana mål är restidsmål angivna i ändamålsbeskrivningen och mål om hur tätt olika tåg ska gå. De krav som behöver ställas är olika kapacitetskrav, som till exempel hur långa plattformarna ska vara, vilka typer av tåg som ska kunna använda banan och vilka trafikupplägg med krav på turtäthet som ska vara körbara. Andra krav som påverkar kapaciteten är i vilken omfattning tåg från banor utanför Götalandsbanan ska kunna använda banan. Om tåg från banor utanför Götalandsbanan ska använda banan, ställs krav på kopplingspunkter.

I nästa skede behöver behovet av kopplingspunkter mellan Linköping och Borås utredas vidare för att kunna ta ett beslut om och i så fall vilka kopplingspunkter som ska finnas.

En sådan analys förutsätter att det finns en tydlig plan för hur hela Götalandsbanan ska trafikeras, vilken övergripande trafik som ska prioriteras och en utpekad strategi för hur uppställda mål och krav ska kunna tillgodoses. Med en sådan strategi som grund kan sedan särskilda resrelationer studeras som beror av om det finns kopplingspunkter och var dessa placeras.

2. Tillgänglighet och matartrafik – fördjupning av studierna av stationslägen

För att uppnå så stor nytta som möjligt med Götalandsbanan kommer tillgängligheten till Götalandsbanan som transportsystem studeras närmare. Begreppet tillgänglighet har en vid betydelse och omfattar stationens läge i förhållande till målpunkter i staden. Det omfattar också möjlighet och enkelhet att ta sig till stationen till fots, på cykel, i bil samt via lokal och regional kollektivtrafik med buss, spårvagn eller andra tåg. Tillgängligheten beror även på utformningen av stationen, att den är utformad med stor hänsyn till funktionshindrade resenärer, att det är korta avstånd för byten och att det finns tillräckliga ytor för service på stationen som underlättar resan.

2.1 Krav på god tillgänglighet vid stationerna

Detta innebär att stationerna ska vara anpassade för alla oberoende av ålder, kön, eventuellt handikapp med mera. Det innebär att den ska vara trygg och inbjudande.

God tillgänglighet innebär att alla moment i resan är viktiga från bokning, via stationen och dess utformning till slutförd resa.

Enkelhet att komma till och från plattformarna är grundläggande liksom att det ska vara lätt att hitta på stationen. Det kan exempelvis vara en fördel om vissa spår endast används av höghastighetståg.

Den kommunala planeringen kring stationerna är väldigt viktig för att hela resan ska bli bra, därför är samverkan med kommuner, länstrafikbolag med flera avgörande för bra helhetslösningar.

2.2 Krav på bra matartrafik till stationerna

Genom att göra det enkelt för många personer att komma till stationerna med bussar och andra tåg kan flera använda Götalandsbanan. Det innebär att man från ett längre avstånd från stationen kan använda Götalandsbanan för sina resor. Med bra kollektiv matartrafik kan det relativa fordonstrafikarbetet minska. Bra kollektiv matartrafik innebär ett utrymmessnålt transportsätt.

- Orterna längs befintliga järnvägar behöver bra tillgänglighet genom lokaltågtrafik till Götalandsbanans stationer. Även utformningen av matartrafikens stationer är viktiga för att tillgängligheten på Götalandsbanan ska bli god.

- Den befintliga infrastrukturen för kollektivtrafik i övrigt måste stödja Götalandsbanans stationer så att goda möjligheter skapas för resenärer att smidigt ta sig dit. Bra, bekväma, gena och trygga gång- och cykelvägar till och från stationer från bostadsområden, busshållplatser och andra målpunkter i orterna också de viktiga för god tillgänglighet till Götalandsbanan.

Om den befintliga kollektivtrafiken kan utnyttjas och utvecklas med Götalandsbanan innebär det att nyttan och lönsamheten för denna kollektivtrafik förbättras. Matartrafikens utformning, ger effekter, förutom på tillgängligheten, också på:

- Säkerhet som till exempel trafiksäkerhet. Genom att fler går, cyklar, åker buss och tåg ökar trafiksäkerheten.
- Miljö som till exempel energislag och åtgång. På samma sätt minskas mängden energi som krävs för resor om man går, cyklar eller åker tillsammans.
- Hälsa påverkas som till exempel fysisk hälsa. Ökat antal kollektivresor och gång- och cykelresor medverkar till mindre utsläpp och mer motion vilket leder till bättre fysisk hälsa.

Den kommunala fysiska planeringen omkring stationerna och hur matartrafiken är utformad är mycket viktigt för att hela resan ska bli bra. Därför är samverkan med kommuner, länstrafikbolag med flera avgörande för bra helhetslösningar.

3. Ekonomi

Järnvägsutredningen ska genomföras så att skillnader i anläggningskostnader och risker som finns mellan olika alternativ och korridorer klagörs. Även beräkning och uppskattning av nyttor ska ske mellan olika möjliga alternativ.

4. Regional och kommunal planering samt planer

Järnvägsutredningen ska genomföras i samverkan med och mellan berörda regioner. I järnvägsutredningen kommer frågor kring planer enligt plan- och bygglagen (PBL) att beröras vilket innebär att en fördjupad samverkan är nödvändig med samtliga kommuner. Även frågor som berör natur- eller kulturområden som har skydd eller berörs av andra bestämmelser som bevakas av länsstyrelserna får större fokus i järnvägsutredningen. Därför är samverkan med och mellan länsstyrelserna och andra statliga myndigheter viktig och behöver fördjupas.

Stadspassagestudierna i förstudien har redovisat möjliga korridorer och stationslägen i tätorterna Jönköping, Ulricehamn och Borås.

Fördjupningar ska göras avseende stationslägena inom korridorerna samt byggbarhet, trafikeringskrav och ekonomi (både kostnader och nyttor) för korridorerna. I Ulricehamn kan korridoren och placering av stationsläge inte avgränsas enligt underlagsrapporten, utan ett större korridorområde krävs för att fastlägga en slutlig avgränsning i nästa skede. Eventuella ytterligare stationslägen ska utredas inom järnvägsutredningen.

I järnvägsutredningen ska det också utredas hur övriga orter kan anslutas till trafiksystemet Götalandsbanan.

5. Landskapet

Ett nytt angreppssätt har använts i förstudien för att hantera övergripande landskapsfrågor. En bred landskapsanalys har genomförts som väger samman natur-, kultur- och landskapsvärden. Den redovisar landskapskaraktärer och områden som kräver särskild hänsyn i den fortsatta processen. Huvudsyftet har varit att dels hitta områden där järnvägen helst inte ska gå, dels att identifiera hänsynsområden som kräver noggranna studier i senare skeden. Detta angreppssätt och denna metodik bör även genomsyra kommande skede.

Metodiken för det fortsatta arbetet bör tillämpa och utveckla det integrerade arbetssätt där gestaltungsaspekter, biologisk infrastruktur och natur- och kulturmiljöer studeras samlat och i nära samarbete med de geologiska och geotekniska undersökningar som görs.

Arbetsättet ger goda möjligheter att finna bra lösningar på placering av järnvägen. Det ger också goda förutsättningar för att arbetet kan bedrivas i Europeiska Landskapskonventionens anda.

5.1 Fördjupade undersökningar

Det område som ska studeras i järnvägsutredningen innehåller en mängd delområden med mycket höga landskapsvärden, bland annat stora sjöar som i kommande skede kräver djupare studier. Nedan följer några utpekade områden och frågor som kräver fördjupningar i järnvägsutredningens inledande skede:

- En fördjupad analys ska göras av vilka förutsättningar gränsområdet mellan tätorterna och landskapet utanför tätorterna har att ta emot den nya höghastighetsbanan. Analysen ska bland annat ta sin utgångspunkt i avsnittet "de stora noderna" som finns i underlagsrapport *Landskap*. Stadspassagestudierna i förstudien är gjorda med annan metodik och i en annan skala än landskapsanalysen. I gränsen mellan städerna och landskapet utanför möts dessa skalor vilket kräver en synkronisering av arbetet i nästa skede.
- Frågor kopplade till övergripande arrangeringsfrågor och barriäreffekter för de areella näringarna bör lyftas under utredningsskedet då järnvägen har stor påverkan på dessa frågor.

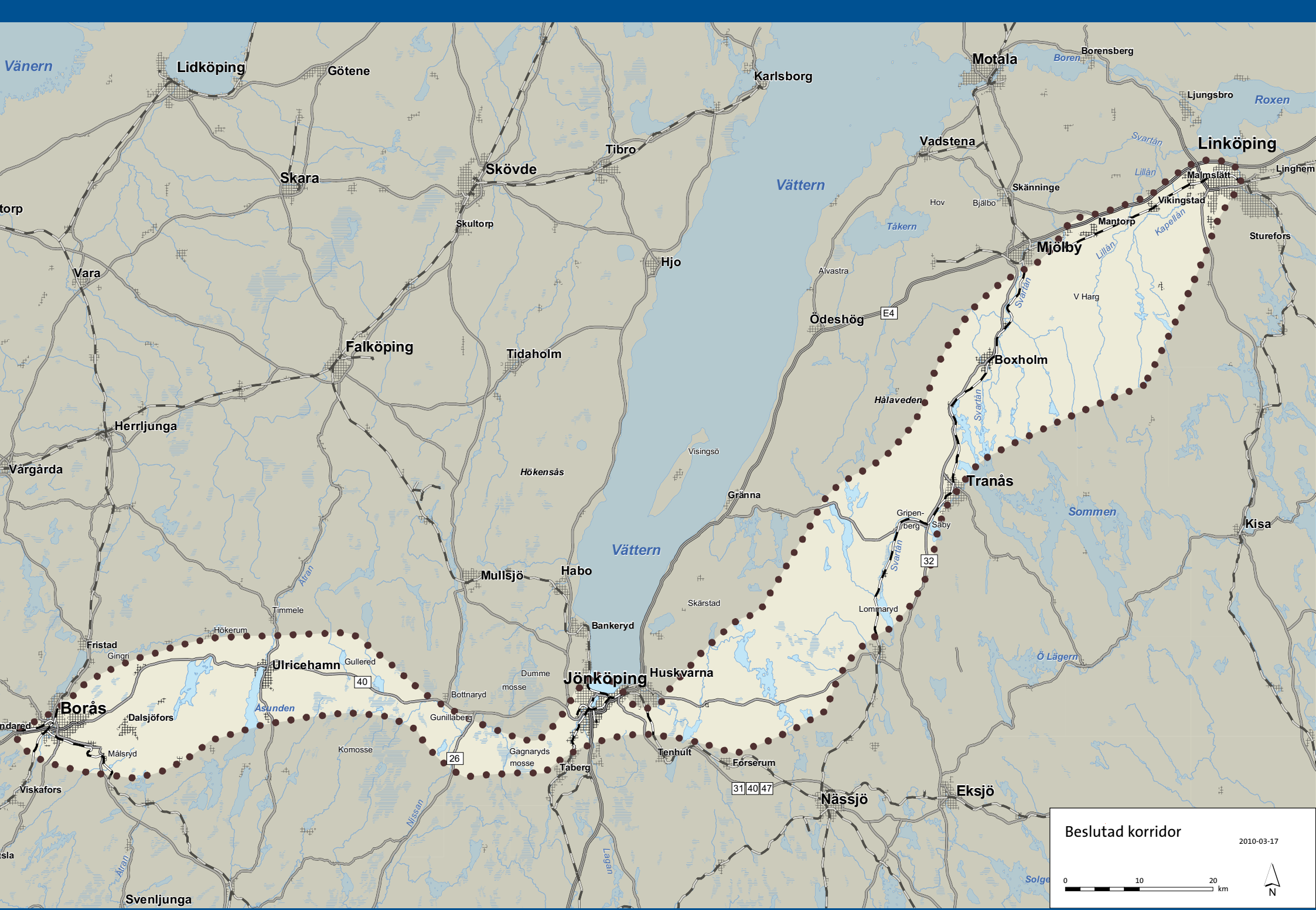
- Riktlinjer för banans landskapsanpassning och övergripande gestaltungsfrågor bör formuleras under järnvägsutredningskedet och samordnas mellan olika utredningsetapper av Götalandsbanan.
- Principer för i vilken omfattning banan behöver stängslas bör avgöras i utredningens inledande skede. Detta är av stor vikt för att kunna bedöma och påverka banans barriäreffekt för människor och djur. Denna fråga är gemensam för hela Götalandsbanan.
- Fördjupade landskapsanalyser krävs, inom områden med mycket höga landskapsvärden som identifierats under förstudien, om de berörs av kommande järnvägskorridor. Detta gäller bland annat Övergångsbygden, Åsbodalen, Sommen, Gripenbergsområdet, Östra Vätternbranten och Vätternsänkan, Gagnaryds mosse samt landskapet öster om Borås.
- Områden som inte lyfts fram i den övergripande landskapsanalysen men som redan idag kan identifieras som områden där konflikter skulle kunna uppstå. Till exempel bör tidigt fördjupade analyser göras för att ta reda på/undersöka hur banan bäst passerar skyddade vattendrag och sjöar, exempelvis Huskvarnaåns sjösystem.

Slutsats

Baserat på förslagshandlingens huvudrapport inklusive underlagsrapporter och inkomna remissynpunkter konstaterar Banverket att det finns förutsättningar för att driva projektet vidare i en järnvägsutredning. Förstudieområdet har kunnat begränsas med motiv angivna i denna beslutshandling. Kvarvarande utredningsområdet är enligt kartbilden på nästa sida. Avgränsningarna motiveras på följande sidor.

Beslutande i detta ärende har varit generaldirektör Minoo Aktharzand med chefen för Samhälle och planering Birgitta Hellgren som föredragande. I handläggningen har även Bo Lindgren, Mårten Zetterman och Kerstin Olsson deltagit.

Minoo Aktharzand
Generaldirektör



Beslutad korridor

2010-03-17

0 10 20 km



Motiv

Ändamål med projektet

Regeringen och Banverket utreder förutsättningarna för höghastighetsbanor i Sverige. Planerna har kommit längst mellan Stockholm och Göteborg, Götalandsbanan. Regeringen betonar att höghastighetsbanor ska vara samhällsekonomiskt effektiva och hållbara transportlösningar samt främja transportpolitiska mål genom förbättrad kapacitet, framkomlighet och tillgänglighet.

I förstudiens huvudrapport och underlagsrapporter har olika frågeställningar prövats och ställt mot ändamålsbeskrivningen. Förstudien har studerat lösningar för att bedöma om de är genomförbara.

Götalandsbanans ändamål

Götalandsbanans ändamål (syfte) är

Att genom snabba, energieffektiva transporter knyta samman Sveriges två största städer och mellanliggande befolkningstäta regioner för att stärka näringslivets konkurrenskraft samt ge fler människor tillgång till arbete, utbildning och kultur samt att som en helt ny bana frigöra kapacitet på befintliga banor.

Götalandsbanans strategi för att nå ändamålen är att:

- föra Sveriges två största städer Stockholm och Göteborg närmare varandra,
- binda ihop stråket av befolkningstäta regioner på sträckan med konkurrenskraftiga restider,
- förbättra de internationella kopplingarna,
- ge en snabb, pålitlig, trygg, bekväm och stimulerande resa, samt
- beakta landskap som en resurs för människor och ekonomisk utveckling.

Götalandsbanan behöver därför

- en gen sträckning och strategiska bytespunkter med god tillgänglighet,
- kopplingar till strategiska flygplatser,
- en hög kapacitet med hög teknisk standard för hög och jämn hastighet,
- en utbyggnad och användning som medger att funktionen av höghastighetsbana kan behållas med en hög säkerhet, samt
- en hög ambition i gestaltning och utformning.

Preciserad beskrivning av strategin

Som konkurrenskraftig höghastighetsbana ökar Götalandsbanan andelen järnvägstrafik. Götalandsbanan som ett smidigt och bekvämt transportmedel ger ökad närhet med flera möjligheter till arbete, boende, utbildning, kultur och friluftsliv. Götalandsbanan minskar risker för trafikolyckor och kan även i övrigt bidra till ökad säkerhet. Samlat bidrar detta till jämlika och goda sociala levnadsförhållanden. Det förstärker även Göteborg och Stockholm som motorer för Sveriges näringsliv totalt och i förhållande till internationell konkurrens, liksom de viktiga mellanmarknaderna Borås, Jönköping, Linköping och Norrköping.

Järnvägen är ett mycket resurseffektivt transportmedel i förhållande till markintrång och energiförbrukning. Energikällan är förnyelsebar och transporternas utsläpp av hälsoskadliga luftutsläpp är försumbar. Det bidrar till god hushållning och främjar miljö kvalitetsmål. Götalandsbanan ska anpassas till kringliggande landskaps kvaliteter och därigenom även ge goda resenärsupplevelser till nytta för människor och näringsliv.

Stockholm – Göteborg närmas

Götalandsbanan ger effektivare resor mellan städerna. Stockholm och Göteborg kommer därmed närmare varandra i tid och deras funktion som motorer i Sveriges utveckling förstärks.

Befolkningstäta regioner förstoras

Borås, Jönköping, Linköping och Norrköping är större strategiska regionala centra och bytestpunkter.

Genom effektiva resor inom mellanmarknaderna och genom att länka dem med varandra och med Stockholm och Göteborg, kan såväl nationella motorer som regionförstoring och lokala arbetsmarknader stödjas. Därför ska bytes- och kopplingspunkter utformas så att konflikter och kapacitetsåtgång på Götalandsbanan minimeras samt lokaliseras så att god tillgänglighet till städerna uppnås.

Internationell tillgänglighet vidgas

Götalandsbanan ska förbättra internationell tillgänglighet. Därför ska järnvägskopplingar och byten mellan transportslag förbättras samt frigjord kapacitet nyttiggöras även för internationellt perspektiv.

Goda kopplingar ska finnas till Landvetter och Skavsta flygplatser.

Järnvägstrafiken förbättras

Konkurrenskraft i förhållande till flyg och bil beror i hög grad på priset, vilket Banverket och Götalandsbanan inte styr över. Konkurrensfördelar förutsätter därför särskilt god effektivitet och kvalitet i övrigt, för att Götalandsbanan ska leda till en stor ökning av andelen järnvägstransporter.

Ett exempel på kvalitet är lugn arbetssituation på tåget med möjlighet till internet samt stimulerande vyer.

Landskapen synliggörs

Landskapen mellan Stockholm och Göteborg har intressant variation och höga värden även i internationellt perspektiv.

Landskap påverkar människors välbefinnande och kvalitétarna är även en resurs för ekonomisk utveckling. Götalandsbanan behöver därför samverka med de olika landskapskaraktererna och ha en hög ambition i gestaltning.

Preciserad beskrivning av behoven

Götalandsbanans behov, funktioner och kapacitet, utgår från det som prioriteras i strategin för att nå ändamålen. Detta behöver utvecklas och preciseras i den fortsatta planeringen. Götalandsbanans delprojekt ska därför ange projektmål med olika ambitionsnivåer för till exempel restid, resemarknad, bytestpunkter och bankapacitet, som stöd för att finna olika alternativ som främjar ändamålen. Effekterna utvärderas i förhållande till ändamålen.

Banverket råder inte över alla styrmedel, till exempel prissättning, men planeringen av Götalandsbanan kan peka på åtgärder som behövs i samhället för att nå ändamålen.

Placera linjen strategiskt

Götalandsbanan ska lokaliseras med en bana mellan Göteborg och Stockholm och mellan regionala centra. Det handlar både om linjens läge och om förutsättningar för att utforma en bana med hög teknisk kvalitet. Flygplatserna Landvetter och Skavsta ska kunna nås liksom Södra stambanan och den kommande Europabanan med förbindelse med Danmark och Tyskland.

Vägledande för projektmålen är att regioncentrum förstärks, lokala arbetsmarknader utökas och får ökade möjligheter till regionala kontakter, järnvägstrafik blir ett konkurrenskraftigt alternativ till vägtrafik inom mellanmarknader samt att målpunkter med utbildning, kultur- och naturupplevelser får utökat upptagningsområde.

Konkurrenskraftig teknisk kvalitet

Konkurrenskraft och effektiva resor förutsätter kort restid. Delprojekten ska utvärdera restidsmål för effektivisering regionalt utan att det minskar effektiviteten mellan ändpunktsmarknaderna Stockholm och Göteborg.

Delprojekten bör även utvärdera möjligheterna med restidsmål mellan Stockholm och Göteborg dels omkring 2 timmar och 15 minuter med två stopp, dels ner mot 2 timmar utan stopp.

Götalandsbanan ska fungera för både höghastighetståg och snabba regionalståg, med god accelerationsförmåga och hög topphastighet samt kunna användas även för godstransporter som passar in i sådana trafikmönster. Spåren ska dimensioneras för höga och jämna hastigheter. Höghastighetståg ska prioriteras framför regional trafik när banan är fullt utbyggd. Under etappvis utbyggnad av banan måste regional trafik kunna medges, dock utan framtida låsningar för höghastighetstågens behov.

Götalandsbanan som en helt ny bana frigör kapacitet på befintliga banor. Detta möjliggör mer godstrafik och regionaltrafik på Södra och Västra stambanorna samt ökad turtäthet för lokal och regional trafik. Den frigjorda kapaciteten innebär att järnvägstransporter till och från Göteborgs hamn och många andra terminaler kan förbättras.

Kvaliteter i resandet i övrigt

Götalandsbanan ska bidra till punktlighet och ringa förseningar och ge bekväm resa. Den ska medge trafik med moderna tåg, som både ger möjlighet till arbete och avkoppling.

Att resa med järnväg är säkert men för resans samlade trygghet behöver även plattformar och stationer utformas för bekväma byten för alla, kvinnor och män, äldre och yngre, barn samt funktionshindrade.

Detta styrs i mindre grad av Götalandsbanans utformning, men planeringen av banan behöver uppmärksamma behoven för kommunal planering, för fastighetsägare och trafikoperatörer, så att möjligheterna på rätt sätt tas till vara.

Götalandsbanan ska lokaliseras med tanke på att samverka med och tydliggöra landskapens karaktär. Det handlar både om vetenskapliga värden i landskapen och om människors uppfattning om sina landskap. Landskapet som resurs syftar därför på såväl kultur- och naturvärden som ekologiska, sociala och ekonomiska funktioner. Götalandsbanan ska ge en stimulerande resa, bland annat genom att följa landskapen så att variationen kan upplevas.

Förutom att den kollektiva matartrafiken ska ha gena körvägar och bra framkomlighet behöver den ett bra resandeunderlag för att möjliggöra tät trafik. Då kan turerna gå tätt och skapa valmöjligheter för resenärerna. Resenärernas krav på kollektivtrafik är främst pålitlighet, enkelhet, trygghet och snabbhet.

Bakgrund

Vad projektet föranletts av

Det finns behov av bättre kommunikationer mellan Sveriges två största städer och mellan dessa och mellanliggande regioner.

Det befintliga järnvägsnätet saknar kapacitet för att dagens krav på effektiva, snabba och miljövänliga resor ska kunna tillfredställas. Det finns en stor efterfrågan på långsiktigt hållbara och miljövänliga transporter. Det behövs ett effektivare resande som kan konkurrera med flyget och bilen i tid och bekvämlighet.

Om ingenting görs kommer inte det befintliga transportsystemet att kunna tillfredsställa behovet av resor mellan Sveriges två största städer. Det innebär att dagens järnvägssystem mellan Stockholm och Göteborg är ohållbart. Götalandsbanan inom förstudieområdet är också ett verktyg för regionförstoringen i stråket, Västra Götaland, Jönköpings län och Östergötland. Götalandsbanan är av intresse även utanför stråket då dagens Västra och Södra stambanor är överbelastade. Förstudien är en del av Götalandsbanan som är del av Sveriges framtida transportsystem.

Tidigare utredningar och beslut

Behovet av goda och snabba förbindelser mellan Stockholm och Göteborg, och de mellanliggande regionerna har diskuterats flitigt. Idéer kring en höghastighetsbana har funnits under en längre tid. De senaste tjugo till trettio åren har kommuner, regioner och andra som varit intresserade gjort flera utredningar om höghastighetsbanor på delar av sträckan mellan Stockholm och Göteborg.

Sedan många år har Banverket planerat och utrett delsträckorna, närmast Stockholm och Göteborg, på Götalandsbanan. Våren år 2008 beslutade dock Banverket att påbörja ett projekt för att utreda och planera även den mellersta delen, sträckningen Linköping – Borås.

Denna förstudie grundar sig på en idéstudie, Götalandsbanan delen Borås–Jönköping–Linköping framtagen av GR Göteborgsregionens Kommunalförbund, Regionförbundet Jönköpings län och Regionförbundet Östsam (2006–07) och ett samverkansavtal mellan berörda regioner och Banverket att genomföra förstudien i samverkan (2008-05-28).

Studerade alternativ

Nollalternativet

Nollalternativet innebär att ingen utbyggnad sker på den aktuella sträckan. Eftersom det saknas direkta järnvägsförbindelser mellan orterna idag innebär nollalternativet att fortsatt trafikerad och utbyggnad får ske via Västra och Södra stambanorna med restider som inte blir konkurrenskraftiga mot bil eller flyg. Ulricehamn blir fortsatt utan järnväg, Borås kommer fortsatt att ligga utanför direkt anslutning till Stockholm, Norrköping, Linköping och Jönköping. Linköping och Norrköping kommer fortsatt att ligga utanför direkt anslutning till Göteborg.

Detta innebär att Götalandsbanan och dess ändamål inte kan förverkligas i nollalternativet.

Nollalternativet innebär vidare att man inte gör några investeringar för att kunna öka spårbunden trafik mellan Linköping, Jönköping och Borås det vill säga sträckan i denna förstudie. Vilket innebär att trafikökningarna måste ske inom andra transportslag.

Nollalternativet innebär även svårigheter att nå målpuppfyllelsen av det övergripande transportpolitiska målet; *Att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.* Nollalternativet stödjer inte heller Götalandsbanans ändamål med avseende på regionförstoring.

Sammantaget innebär nollalternativet att ändamålet med Götalandsbanan inte går att uppfylla.

Fyrstegsprincipen

Projektet är prövat enligt fyrstegsprincipen. Den befintliga järnvägen har kapacitetsbrist redan idag mellan Stockholm och Göteborg. Förutom kapacitetsbristen på befintliga banor saknas det järnväg mellan flera tätorter söder om Vättern. Olika typer av åtgärder för att minska resandet är oftast alltid bra och viktiga.

Andelen tågresenärer, då det är ett resurssnålt sätt att resa, bör ökas. Men redan idag är det kapacitetsbrist på befintliga banor inom regionen så dessa åtgärder kan inte få så stor genomslagskraft. Åtgärder inom steg två, till exempel kapacitetsökningar i form av dubbeldäckare eller längre tåg, bedöms bidra till liten del att lösa behovet, men inte till hela. Åtgärder inom steg tre bedöms bidra även till liten del att lösa behovet, men inte heller dessa löser hela behovet. Det krävs mer än lite ombyggnader och kompletteringar av befintligt järnvägsnät. De tre första stegen ger inte tillräckliga effekter eller målpuppfyllelse för ändamålsbeskrivningen. Det är steg fyra, bygga nytt, som ger lösningar som uppfyller ändamålet med projektet. Steg ett till tre ska även beaktas i den fortsatta planeringen.

Bortval inom förstudieområdet

Utgångspunkter

Med nedanstående utgångspunkter har Banverket, baserat på samråd, förstudiens förslagshandling och inkomna remissyttranden, kommit fram till grundläggande principer och motiv för bortval av områden inom förstudieområdet för Götalandsbanan, delen Linköping–Borås.

Utgångspunkterna för förstudien är:

- ändamålsbeskrivningen,
- Linköping, det nya stationsläget som diskuterats i järnvägsutredning Ostlänken är startpunkt,
- kopplingspunkt/er med Södra stambanan ska finnas. Europabanan/Södra stambanan ska vara möjlig att ansluta söder om Tranås,
- att Europabanan ska vara möjlig att ansluta vid Jönköping,
- stationsläge i Jönköping,
- stationsläge i Ulricehamn, samt
- stationsläge i Borås.

Principer för att välja bort områden

I förstudieskedet är det viktigt att begränsa förstudieområdet utifrån de kunskaper som arbetet med frågeställningarna och de befintliga underlagen givit och förkasta lösningar som inte är möjliga, rimliga eller förenliga med Götalandsbanans ändamål. Samtidigt ska inte begränsning och bortval vara större än vad som finns täckning för med den kunskap som finns om framförallt trafikering och landskapet.

I vissa fall har också geohydrologi och andra aspekter vägt in där sådan kunskap finns.

Bortvalet bygger på de rekommendationer som ges i förstudiens underlagsrapporter landskap och trafikering, samt de remissvar som getts.

Dessutom har vi använt linjestudien för passagen av Tranås samt stadspassagestudierna av Jönköping, Ulricehamn och Borås.

Uteslutna områden, bortval, är områden som höghastighetsbanan inte ska byggas i. Dessa definierar vi som:

1. områden som inte har några fördelar för trafik, miljö eller ekonomi jämfört med andra områden,
2. områden som inte ger önskvärd trafikfunktion, samt
3. områden där en järnväg innebär stor negativ påverkan på landskapet som helhet, enligt de rekommendationer som ges i förstudiens landskapsanalys.

En hel del av den areal som avgränsats, valts bort, är i sig inte områden som enligt ovan bör undvikas, men de kan inte användas eftersom banans utformning begränsar. Det blir en form av skuggor där det inte är möjligt eller rimligt att höghastighetsbanan förläggs.

Områden som valts bort och motiv för detta

Gränsen mellan intilliggande bortvalsområden, exempelvis, A, B och C har dragits godtyckligt. Bokstäverna på kartan till höger, *Motiv till korridor*, återfinns med förklaring i detta kapitel.

Områdena har grovt delats för att enklare kunna beskriva varför området valts bort.

Nummer 1-26, hänsynsområden, återfinns på karta *Resultat landskapsanalys* på sidan 21.

A Norr om Mjölby

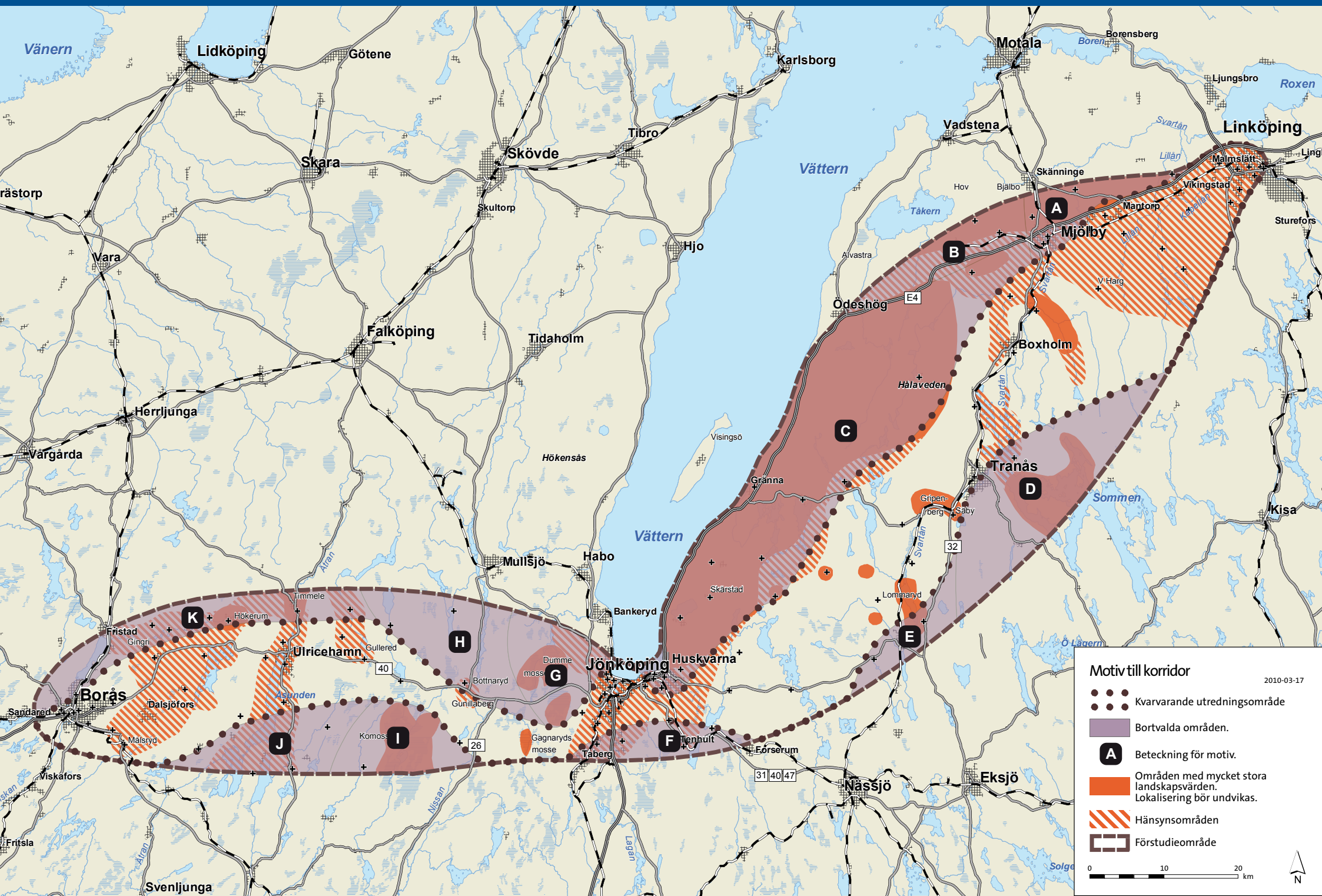
Norr om Mjölby finns mycket stora landskapsvärden. Här finns också höga historiska värden knutna till framförallt kulturmiljön och Svea rikes framväxt. Mjölby kommun har i sitt yttrande också ansett det är olämpligt med en dragning in i staden. Södra gränsen för bortvalsområdet har dragits längs ytterkant på Mjölby tätort på översiktskartan. Detta område kan undantas enligt både principer 1 och 3. Höga värden berörs och det finns inga fördelar vad gäller trafikering eller ekonomi att gå så långt norrut.

Hänsynsområden som påverkas: Delar av 2. slätten norr om E4

B Väster om Mjölby

Området med mycket stora landskapsvärden från A fortsätter här. Dessutom tillkommer de mycket värdefulla kulturlämningar som utgörs av stensträngslandskapet vid Rinna. Delar av Svartån och Åsboåns dalgångar berörs också men motivet för denna gräns är inte primärt dragen för att skydda dessa.

Området är också en skugga bakom bortvalsområde A, vilket gör att det inte går att trafikera detta område på ett rimligt sätt. Detta område kan undantas enligt både principer 1, 2 och 3.



Motiv till korridor

2010-03-17

- ● ● Kvarvarande utredningsområde
- Bortvalda områden.
- A** Beteckning för motiv.
- Områden med mycket stora landskapsvärden. Lokalisering bör undvikas.
- ▨ Hänsynsområden
- ▭ Förstudieområde

0 10 20 km

N

Hänsynsområden som påverkas: Delar av 2. Slätten norr om E4, 3. Rinna stensträngslandskap. Delar av 4. Svartån och Åsboåns dalgångar

C Hålaveden och Östra Vätternbranten

Inom detta område finns mycket stora värden knutna framförallt till naturmiljön och det är huvudskälet med denna avgränsning. Här finns höga kombinerade värden av både värdefulla betesmarker och värdefulla skogsmiljöer. De två stora skyddsområden är Östra Vätternbranten (det blivande biosfärsområdet) och markerna i Hålaveden. Det är också en storkuperad terräng som ger tekniska svårigheter även om det inte är ett av huvudskälen med avgränsningen. Östra gränsen vid Hålaveden har justerats något västerut jämfört med det som identifierades som mycket värdefullt i landskapsanalysen.

Det finns osäkerhet på var naturvärdena slutar exakt. Gränsen har dragits öster om ett band av Natura 2000-områden som finns här (Bösemålen, Lärkemålen, Skruvhult) samt norr om sjöarna Vänstern och Noen. Det möjliggör en passage med banan norr om dessa sjöar.

Öster om Gränna har gränsen för bortvalsområdet dragits öster om Natura 2000-området som utgörs av sjön Ören. Gränsen har dragits så att Haurida kyrka ingår i bortvalsområdet men inte hela värdekärnan som utgörs av Haurida sockencentrum.

Detta för att möjliggöra en eventuell passage för banan över eller intill sjön Kåven som inte är skyddad som riksintresse. Övriga sjöar som här skär rakt igenom hela förstudiens kvarvarande korridor är skyddade som riksintressen vilket kan göra det svårt att passera med banan över dessa.

I söder finns tekniska svårigheter att nå stationslägena i Jönköping, tätbebyggelsen i Husqvarna har av dessa skäl uteslutits. Detta ger nordgränsen för en korridor in mot Jönköping. Detta område kan undantas enligt framförallt princip 3 men även princip 1.

Hänsynsområden som påverkas: Delar av 13. Haurida sockencentrum, delar av 14. Område med eventuellt höga skogliga värden och område 15. Hålaveden och Östra Vätternbranten

D Sommen och Tranås

Sommen har mycket stora landskapsvärden främst knutna till naturen med tillhörande friluftsliv. Den nordliga gränsen av bortvalsområdet är en skugga för att det inte går att nå med bibehållen funktion på banan.

Varken alternativ som passerar Sommen söder om Tranås centrum eller passerar söder om uddarna (Romanäs och Torsudden) i Sommens norra ände är aktuella om en kopplingspunkt ska nås med Södra stambanan som svarar mot kraven.

Gränsen är dragen för att det inte anses rimligt att gå med banan över den stora öppna ytan av Sommen som vidtar söder om uddarna. De nordligaste delarna av Sommen ingår inte i bortvalsområdet. De är redan idag mer exploaterade än de södra och här måste det finnas en trafikeringsmöjlighet att komma in till Tranås från en östlig sträckning.

Söder om Tranås ger en sträckning öster om riksväg 32 inga fördelar jämfört med att gå väster om denna, se även E. Gripenberg som är identifierat som ett område med mycket stora landskapsvärden ligger intill bortvalsområdet. Gränsen har dock dragits öster om Gripenberg för att behålla frihetsgradera att anpassa banan intill detta höga värde i nästa skede.

Hänsynsområden som påverkas: 6. Södra delen av Sommen och delar av 7. Norra delen av Sommen

E Nordost och sydväst Aneby

Här finns mycket höga landskaps- och kulturvärden. De högsta kulturvärdena är knutna till den fortfarande läsbara övergången av en bondebygd till 1600-talets herrgårdslandskap. Sjön och topografin försvårar möjligheterna att följa Södra stambanan. Detta ger tillsammans med bortvalen vid Sommen en begränsning av vad som är möjligt att nå på ett tekniskt rimligt sätt kring Aneby.

Gränsen väster om Aneby är dragen för att möjliggöra en studie av en koppling mellan Götalandsbanan och Södra stambanan (alternativ Europabana) från Nässjö och rakt norrut. Gränsen har lagts norr om Bälaryd kyrka. Här finns avgränsningar enligt alla tre principer.

Hänsynsområden som påverkas: Delar av 9. Kulturlandskap norr Aneby

F Området Tenhult – Taberg

Hela området i Vätternsänkan är ett mycket komplext landskap. Stora delar av det är också föreslaget som hänsynsområde. Sjöar och bebyggelse begränsar möjligheterna att dra banan genom landskapet. Gränsen är dragen för att fortfarande möjliggöra en dragning med Tenhultsdalen som stationsläge. Gränsen är dragen öster om det både geologiskt och landskapsmässigt mycket värdefulla Taberg. Banan ska angöra Jönköping på ett rimligt sätt och då blir en sydligare passage än den utritade gränsen inte förenlig med ändamålet/utgångspunkterna.

Gränsen är dragen nästan norr om Rogbergsjön och Rogberga men för att inte få problem med denna för banan komplicerade passage drogs inte gränsen hela vägen norr om dessa. Gränsen är däremot dragen norr om kyrkan i Öggestorp. Alltså finns avgränsningar enligt alla tre principerna där 1 och 3 väger tyngst.

Hänsynsområden som påverkas: Delar av 16. Sydligaste delen av Östra Vätternbranten, Delar av 17. Vätternsänkan Jönköping

G Dumme mosse

Dumme mosse har mycket höga naturvärden som en av Götalands största mossar, även om den är påverkad av riksväg 40. Området utesluts då alternativ där banan löper norrut mot Dumme mosse inte betraktas som rimliga. Detta grundar sig dels landskapsvärden, dels på geohydrologiska svårigheter inom detta område.

Känsliga områden, förutom Dumme mosse, finns i bland annat herrgårdslandskapet nordväst om stadskärnan.

Gränsen för bortvalet ligger så att Jönköping C finns kvar som alternativt stationsläge med sydliga dragningar ut från detta. Framförallt princip 3 avgränsar området.

Hänsynsområden som påverkas: Delar av 17. Vätternsänkan samt 18. Dumme mosse



Komosse Foto: Pekka Kärppä

H Norr Bottnaryd

Korridoren söder om Dumme mosse ger inga möjligheter att nå en bra linje för järnvägen norr om Bottnaryd. Det blir en ogen och orimlig förlängning av linjen och ger inga fördelar jämfört med att gå söder om samhället. Detta ger en skugga västerut mot område L på kartan. Däremot har inte korridoren justerats så att hela Gunillaberg är bortvald. Framförallt princip 1 motiverar bortvalet.

Hänsynsområden som påverkas: 19. Bottnaryd samt Gunillaberg

I Komosse

Komosse har mycket stora landskapsvärden, framförallt för natur och i viss mån för kultur. En passage söder om denna inte är möjlig inom förstudieområdet. Detta ger en skugga på respektive sida om mossen där det inte är fråga om trafikeringspunkt möjligt att dra banan. Gränsen i öster är inte justerad efter kyrkor utan är given som en slags rimlig skugga bakom Komosse. Området är justerat efter remiss, justeringen omfattar Natura 2000-områdets utbredning. Princip 2 och 3 ger avgränsningen.

Hänsynsområden som påverkas: 20. Komosse

J Åsunden

Att förlägga en järnväg rakt över södra delen av Åsunden är ej rimligt. Vid sjöns södra ände finns stora landskapsvärden bland annat i form av herrgårdslandskap av stor betydelse, och riksintressen för både natur och kultur samt värdefull ädellövskog.

Åsunden är också 40 meter djup i de södra delarna vilket ytterligare försvårar en byggnation över sjön. En passage här har inga fördelar jämfört med alternativ norr om sjön eller över norra delen av sjön. Bortvalet av Komosse och södra delen av Åsunden ger en stor skugga dem emellan där det inte är trafikerings tekniskt möjligt att dra banan. Gränsen är dragen för att möjliggöra en eventuell passage söder om Natura 2000- området Ära- och Rullamossen. För att inte riskera att omöjliggöra denna dragning flyttades inte gränsen så långt norrut att området kring Marbäck och Tvärred valts bort. Principerna 1, 2 och 3 används för denna avgränsning.

Hänsynsområden som påverkas: Delar av 23. Ätradalen, Åsunden

K Viskans källflöden, Timmele, norr Gullered

Hela den nordligaste delen av förstudieområdet har mycket stora landskapsvärden och hänsynsområden och innebär inga tekniska eller ekonomiska fördelar jämfört med sydligare alternativ.

De riksintressanta kulturmiljöerna kring Timmele och Hökerum har mycket stora landskapsvärden och utgör kärnor inom området och passager här betraktas som mycket problematiska och utan andra fördelar.

Gränsen är dragen längs dalgången med lite marginal till kyrkorna i Knätte, Timmele, Hökerum och Varum.

Gränsen är lagd så att banan helt ska undvika det område med mycket höga landskapsvärden som finns vid Timmele. För att inte stänga passage norr om Tolken har inte området kring Hökerum undantagits. Kriterium 1 och 3 motiverar avgränsningen.

Hänsynsområden som påverkas: 21. Gulleredskulturlandskap, 22. Timmele kulturlandskap och 24. Viskans källflöden

Det avgränsade utredningsområdet

Efter avgränsningarna i förstudieområdet utkristalliserar sig det utredningsområde som kommer att ligga till grund för järnvägsutredningen. Inom det området finns en mängd, både stora och små delområden med mycket höga landskapsvärden, stora sjöar med mera där en lokalisering av järnvägen bör undvikas eller där djupare studier och mycket stor hänsyn krävs.

Stadspassagerna

Förstudiens fördjupning i stadspassagestudierna i Jönköping, Ulricehamn och Borås visar att det finns möjlighet och vilja att förlägga en höghastighetsbana i städerna. Lokalisering av höghastighetsbanan till och in i städerna är den enskilt svåraste och viktigaste delen av utredningen.

Det beror på att var och en av stadspassagerna utgör stora kostnader som ska jämföras med de stora nyttor som höghastighetsbanan förväntas skapa.

Det är därför viktigt att inte för tidigt begränsa möjligheterna utan noggrant utreda passagera av städerna för att vara säkra på att hitta bästa möjliga lösningar.

I Ulricehamn kan inte korridoren avgränsas enligt underlagsrapporten då kunskaper saknas om bland annat tekniska prestanda och geoteknik. Ett större korridorområde krävs för att med säkerhet fastlägga en slutlig avgränsning i nästa skede.

Dessutom innebär stadspassagera högst sannolikt de tekniskt största utmaningarna i projektet. Samtliga i stadspassagestudierna identifierade alternativ kvarstår och kommer analyseras vidare utifrån genomförbarhet och kostnad.

Nyttan för respektive alternativ i städerna ska beräknas utifrån målet om hög tillgänglighet till Götalandsbanan som transportsystem.

Vidare kan nämnas att den del av Övergångsbygden som ligger söder om Linköping inte kan nås om det krävs en kopplingspunkt mellan Götalandsbanan och Södra stambanan mellan Linköping och Mjölby. Om denna kopplingspunkt inte är nödvändig ska en dragning som är genare mot Jönköping prövas. Ur landskapssynpunkt finns ingen information som indikerar att detta område kan uteslutas inför järnvägsutredningsskedet.

De landskapliga värdena söder om Linköping är i den övergripande skalan lika höga som i övriga delar av Övergångsbygden. Inom området bör fördjupade studier göras under utredningsskedet.

Planer och bestämmelser som berör utredningskorridorerna

Planerandet av den framtida Götalandsbanan är ett samhällsbyggnadsprojekt i stor skala som berör såväl nationella, regionala som lokala planer. Det är av stor betydelse för projektets framgång att planeringen sker i nära samverkan mellan olika aktörer.

Miljöpåverkan

Projektet är av sådan art att det kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Projektet har handlagts och kommer att handläggas med hänsyn till detta.

Jämförande utvärdering och bedömning av måluppfyllelse

För att kunna bidra till det övergripande transportpolitiska målet; att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet har förslagshandlingen angett att Götalandsbanan ger en god grundförutsättning för att uppnå detta mål.

Götalandsbanan bedöms bidra till flera av de nationella miljö kvalitetsmålen, till exempel *begränsad klimatpåverkan, frisk luft, en giftfri miljö* och en *god bebyggd miljö*. Förstudien visar även att projektet stödjer flera av regionernas och kommunernas utvecklingsmål.

Götalandsbanan och samhällsekonomin

De samhällsekonomiska beräkningarna är gjorda för hela Götalandsbanan (ingen samhällsekonomisk beräkning har gjorts för förstudiens delsträcka eftersom projektet bygger på att Götalandsbanan byggs i hela dess längd) och visar att kostnader och nyttor i stort sett väger upp varandra. Detta får anses vara ett bra resultat med hänsyn taget till de beräkningsförutsättningar som valts och det faktum att Götalandsbanans effekter på boende- och arbetsmarknadsstruktur är svåra att prognostisera.

Resultaten av analyserna visar också att det finns potentiellt mycket stora samhällsekonomiska nyttoeffekter av Götalandsbanan. Känslighetsanalyser med relativt måttliga förändringar av förutsättningar, såsom längre kalkylperiod, högre total efterfrågan och värderingsförändringar över tiden, visar sig påverka den beräknade lönsamheten väsentligt. Det har dock visat sig svårt att beräkna värdet av de regionala utvecklingseffekter som kommer att uppstå med Götalandsbanan enligt flertalet bedömningar.

Med hjälp av en särskild metod som kallas Samlok har emellertid dessa effekter beräknats till knappt 2 miljarder kronor, vilket regionerna själva anser vara alltför lågt.

Synpunkter och yttranden som kommit in

Samråd har skett enligt lagen om byggande av järnväg. I samband med samråden och remissutställning har det kommit in synpunkter och yttranden från enskilda, allmänheten, organisationer och kommuner samt regionala och centrala myndigheter med flera.

Förstudien har varit på remiss under tiden 2009-08-03 till 2009-11-02. I princip samtliga remissinstanser är positiva till Götalandsbanan. Flera nämner att koppling till övriga banor är viktigt att utreda djupare. Några påpekar att ändamålsbeskrivningen kan behöva göras ännu tydligare. Flera anser även att det är viktigt att samhällsnyttan och samhällsekonomiska beräkningar fördjupas och förtydligas. En sammanfattande sammanställning av remissvar med kommentarer återfinns i en separat bilaga. Samtliga kompletta remissyttranden återfinns i Banverkets diarium.

Justeringar efter remiss

Några hänsynsområden samt ett område, Komosse, där höghastighetsbanan helst inte ska dras har justerats efter remissvaren.

Gagnaryds mosse, en stor mosse klassad som Natura 2000-område har tillkommit som ett helt nytt område efter remissvaren. Området har nummer 26 på karta *Resultat landskapsanalys* på sidan 21.

Huvudrapporten och underlagsrapporterna *Trafikanalys*, *Landskap* och *Stadspassage Ulricehamn* har justerats efter remissvaren. Bearbetningen innebär inga nya ställningstaganden i huvudrapport eller underlagsrapporter. Justeringarna i respektive rapport beskrivs kortfattat i kommande stycken.

Nämnas kan också att Tranås kommun har påbörjat utredningar för att undersöka möjligheterna att tekniskt, trafikalt och samhällsbyggnadsmässigt placera en station för Götalandsbanan inom Tranås tätort. Tranås utredningar kan tydliggöra önskemål och möjligheter och vara underlag till kommande järnvägsutredning.

Förstudie - huvudrapporten

Förstudiens huvudrapport har reviderats med avseende på redaktionella justeringar. En tabell i huvudrapporten på sidan 176 är korrigerad och överensstämmer med motsvarande tabell i underlagsrapporten *Stadspassage Borås*.

Rapporten finns som utgåva två på Banverkets hemsida.

Underlagsrapport trafikanalys

Underlagsrapport *Trafikanalys* har genomgått redaktionella justeringar och återfinns som utgåva två på Banverkets hemsida.

Underlagsrapport landskap

Underlagsrapport *Landskap* har genomgått redaktionella justeringar, stycket "Allmän beskrivning av naturmiljön" har kompletterats och kulturmiljökapitlet har omarbetats med tanke på att fotnotssystemet inte fungerade.

Rapporten finns som utgåva två på Banverkets hemsida.

Underlagsrapport Ulricehamn

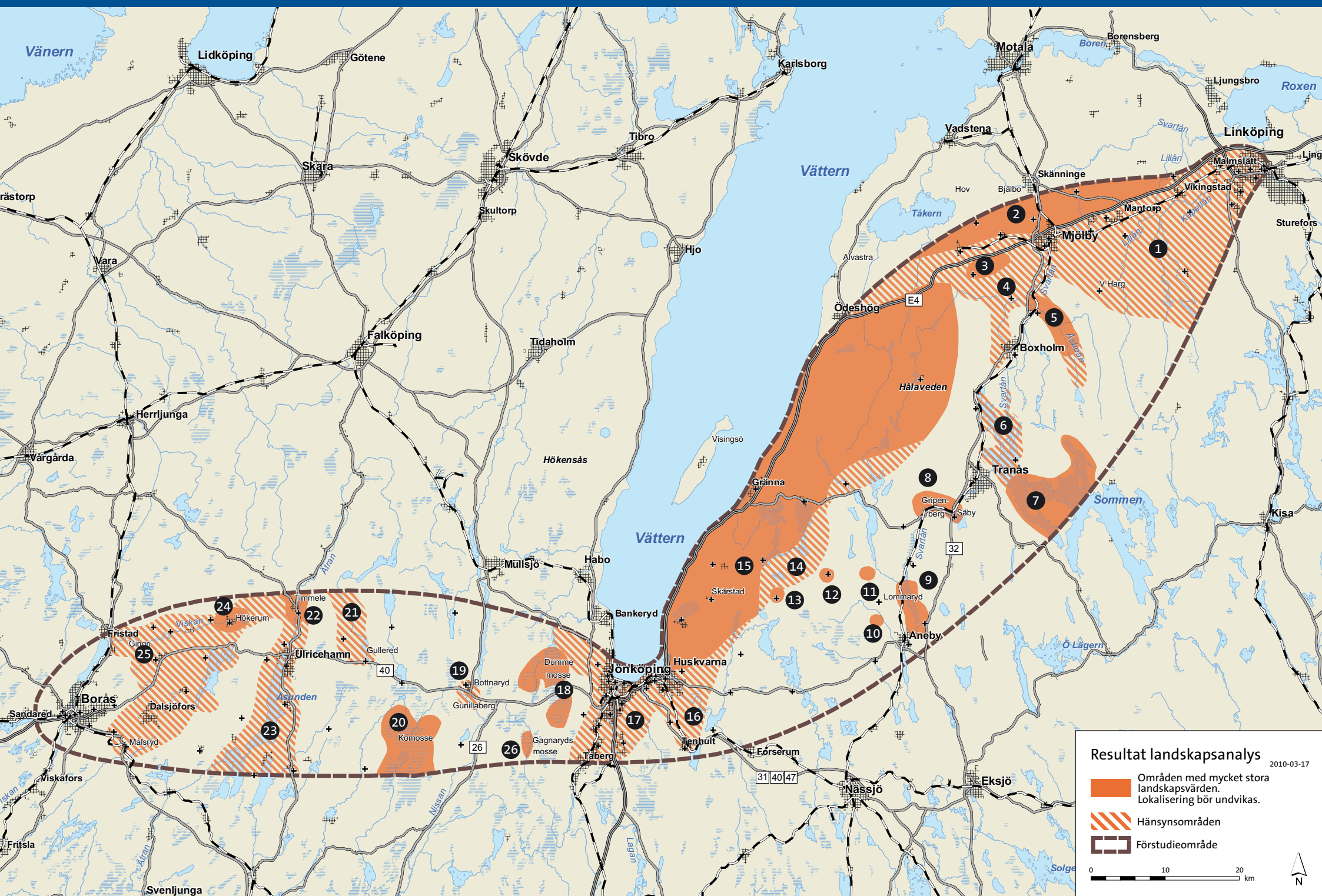
Underlagsrapport Ulricehamn har kompletterats och förtydligats med den bakomliggande processen för val av lokalisering av stationen.

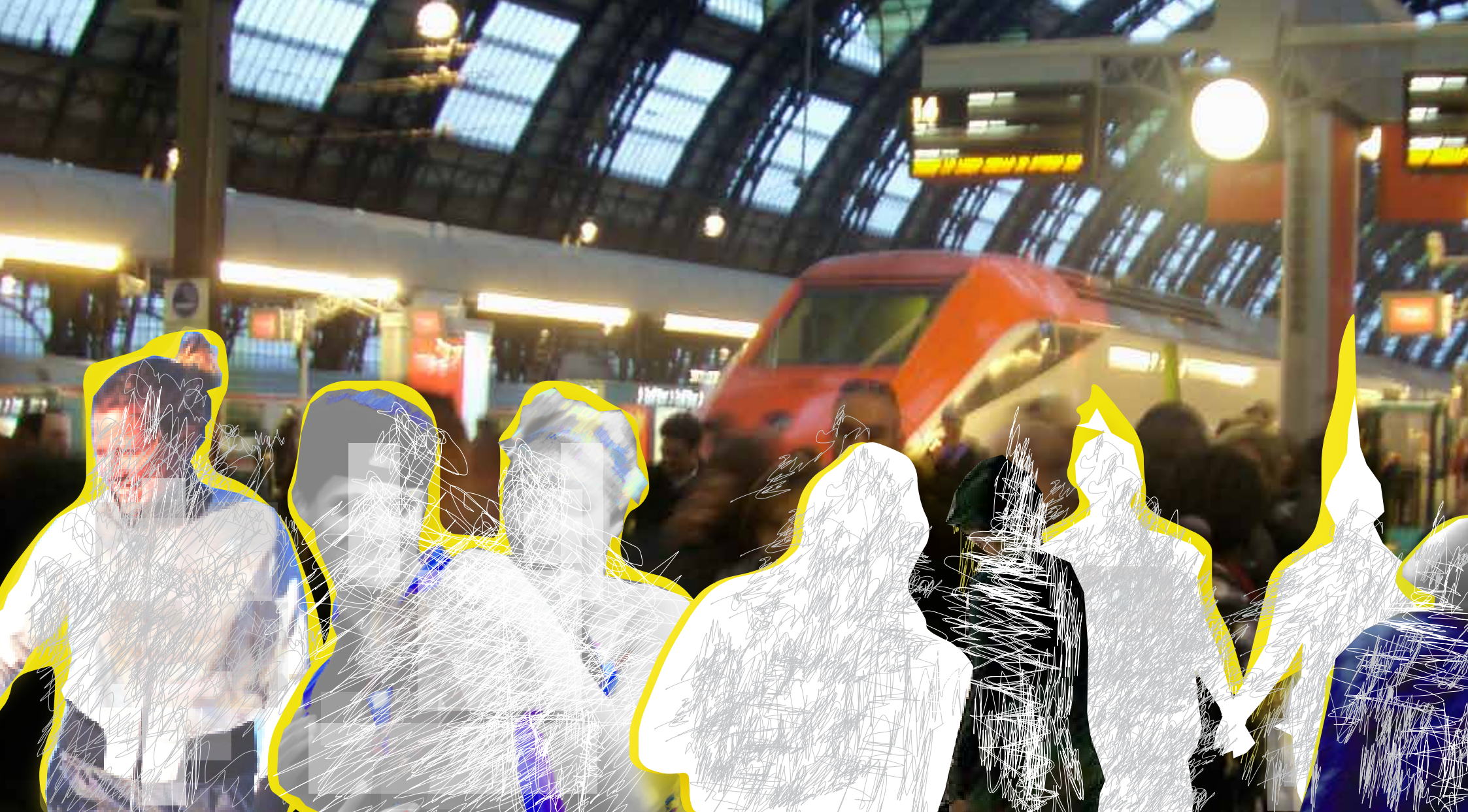
Slutsats

Baserat på förslagshandlingen inklusive underlagsrapporter och inkomna remissynpunkter konstaterar Banverket att det finns förutsättningar för att driva projektet vidare i en järnvägsutredning. Utredningskorridoren har kunnat begränsas med motiv angivna i denna beslutshandling och utbredningen redovisas på tillhörande karta.

Bilagor

Remissammanställning och Banverkets bemötande, daterad 2010-03-17.





BANVERKET

Stampgatan 34
Box 1014
405 21 Göteborg
0774 - 44 50 50



Regionförbundet
ÖSTSAM



VÄSTRA
GÖTALANDSREGIONEN



Samfinansierat av EU
Transeuropeiska transportnätet (TEN-T)