

**LANTBRUKARNAS  
RIKSFÖRBUND**

**LRF Västra Götaland**

**LRF Bollebygd**

**LRF Borås**

**LRF Mölndal**

**LRF Härryda**

**LRF Mark**

2020 11 06

TRV 2019/1823

*Trafikverket*

*Ärendemottagningen Box 810*

*781 28 Borlänge*

## **Samrådsremiss, ny järnväg Göteborg – Borås**

### **Inledning**

En ny järnväg är nödvändig ur ett samhällsperspektiv. Påverkan på ägare och brukare av jord och skog riskerar att bli betydande.

### **De gröna näringarna**

Det har gjorts en god redogörelse på sidorna 45 och 46 i Miljökonsekvensbeskrivningen om hur det gröna näringslivet ser ut i området. Skrivning visar att TRV insett vikten av ett väl fungerande grönt näringsliv. Trots detta låter vi raderna från förra skrivningen till del stå kvar. Detta som en påminnelse.

LRF vill starkt påtala att livsmedelsstrategin är ett dokument som ska genomsyra även Trafikverkets planering. Inte minst är det av vikt att även odlingsbar mark i närheten av tätorter sparas. Dels för att det uppväxande släktet ska få en koppling till matproduktion, dels för att det är nära till odlingsbar mark vid en krissituation.

Samhället behöver produktiv skog för virke, energi och råvara till bl a kläder och förpackningar. I närområdet finns flera skogsindustrier som behöver råvara.

Åkermark som tas i bruk på sådant sätt att odling av grödor och skog inte blir möjligt i framtiden är inte acceptabelt.

En ny järnväg innebär risk för barriäreffekter som påtagligt försvårar brukandet.

Öppnande av ett skogsförband gör att risken för stormskador ökar markant. Stormfasta kanter ger ett hyggligt skydd vid stormar. Tas den bort kan vinden få bra fäste och fälla stor mängd skog.

## **Lokalisering**

En ny järnväg betyder inskränkningar i äganderätten och möjligheten att nyttja sin fastighet och eventuella arrenden. LRF menar att lokalisering ska ske så att minsta möjliga intrång sker. Det är klart olämpligt att öppna upp nya områden, samförläggning med annan infrastruktur måste eftersträvas.

Det är vår bestämda åsikt att den nya järnvägen i allra största utsträckning ska följa RV40 så nära som det är möjligt. Tunnlar förhindrar barriäreffekter och behövs för att minska den fysiska barriären. LRF menar att tunnel bör väljas längs sträckor där så är möjligt, för att uppnå en långsiktigt hållbar markanvändning. Broar måste placeras så att de ger minst möjliga problem.

LRF förordar i övrigt alternativ Bollebygd Syd som ska lokaliseras så nära motorvägen som det bara går.

Nya vägar och järnvägar skapar barriärer i landskapet vilket medför större intrång och krav på mer trädsäkring.

Vi förutsätter att TRV talar konstruktivt med andra aktörer som berör infrastruktur. Viktigt att det finns framförhållning för att kabelfiera kraftledningar.

## **Konsekvenser för markägare**

LRF poängterar vikten att berörda markägare bemöts på ett bra sätt och att de visas respekt när de riskerar att få sin fastighet och näringsverksamhet hårt utsatt av intrång.

Även om det är tidigt i processen är det viktigt att lösningar för jord- och skogsbruket är högt prioriterade. Barriäreffekter och skiften som blir för små för brukning måste hanteras lösningsinriktat.

Intrångsersättningarna är en viktig del för berörda, bl a likviditeten, så måste de finnas högt på prioriteringslistan och att markförhandlingarna är väl införstådda med problematiken.

## **Kallelser**

LRF poängterar att det är viktigt att samtliga berörda markägare får skriftlig kallelse i den fortsatta processen.

Med vänlig hälsning

Sofia Karlsson  
Ordförande  
LRF Västra Götaland

Ruben Enoksson  
Vice ordförande

Lars Andersson  
Ordförande

LRF Borås

Elisabet Porse  
Ordförande  
LRF Mölndal

Jimmy Johnsson  
Ordförande  
LRF Mark

LRF Bollebygd

Alexander Huss  
Ordförande  
LRF Härryda

Robert Larsson  
Regionchef  
LRF Västra Sverige

**BIRGIT JÖNSSON** [birgit.jonsson@lrf.se](mailto:birgit.jonsson@lrf.se)

LRF Västra Sverige  
Box 114  
532 22 SKARA

---

010-184 41 91  
070-609 09 89