

Ang. Samråd 2 gällande Höghastighetsjärnväg mellan Göteborg och Borås

Denna skrivelse är upprättad av en arbetsgrupp inom Gesebols Byalag och Bygdegårdsförening, och samtliga ordsbor som undertecknat detta dokument står bakom skrivelsens innehåll och yrkande

Sammanfattningsvis yrkar vi på följande:

- **Att samtliga korridoralternativ för den nya järnvägen, vilka inte innebär lokalisering tillsammans med, eller i direkt anslutning till befintliga R 40, stryks från vidare utredning och/eller projektering.**

För detta anför vi följande huvudargument:

- En höghastighetsjärnväg är i sig positiv och eftersträvansvärd. Dock kommer den att utgöra en störning för verksamheter, människor, och djur var den än dras. Järnvägen kommer att innebära en barriär och ett ingrepp i landskapet och naturen.
- Dock kan barriäreffekten, förlorade miljö-, kultur-, och rekreationsvärden och den utökade störningen i form av buller, minimeras, om järnvägen anläggs i direkt anslutning till redan befintlig infrastruktur och bullerstörd miljö.
- Mellan Göteborg och Borås finns en korridor (R40) som sedan länge är ianspråktagen.
- Bollebygd är ett viktigt regionalt utvecklingsområde.
- Att av projektkostnadsskäl bryta ännu en korridor, och därmed ödelägga oändliga naturvärden är något som vi som lever idag aldrig kommer att kunna försvara för våra barn och barnbarn.
- Den enda rimliga dragningen av den nya järnvägen är därmed i anslutning till R40.

Vi anser vidare att konsekvenserna av att dra järnvägen i helt nya korridorer kraftigt undervärderats i de befintliga samrådsdokumenten. Vi anser att ett flertal perspektiv saknas och att rena faktafel föreligger när det gäller korridorerna norr om Bollebygd och norr om Viaredssjön. Vidare i detta dokument ger vi exempel på detta inom ett flertal områden och utgår från att detta framgent tas med i utredningens vidare underlag.

Vi ser fram emot en fortsatt dialog kring vår skrivelse och bjuder in trafikverket till en serie av möten för att få förklara vår syn på lokalisering av ny järnväg mellan Borås och Göteborg innan samråd 3. Vi ser det som lämpligt att ha ett första möte under januari månad.

Gesebols Byalag och Bygdegårdsförening

Bollebygd ett regionalt utvecklingsområde

Bollebygd är en attraktiv kommun i regionen och tätorten har varit den snabbast växande i Sverige enligt SCB under åren 2015 – 2018, motsvarande en ökning med 15% och detta speglar även inflyttningen till landsbygden runt tätorten. Bollebygd är en liten men viktig kommun som ligger mitt i stråket och som har en växande och levande landsbygd. Kommunen är attraktiv för Göteborgs kommun eftersom Bollebygd avlastar Göteborgs bostadsbyggande. I Bollebygd bor en stor del av Göteborgs arbetskraft och dessutom pendlar många bollebygdsbor till Borås. Korridoren Bollebygd syd är därför det enda tänkbara alternativet för att i framtiden få möjlighet till en station här. Om regionen skall bidra med pengar till järnvägen och stationer måste den också få nytta av stationerna. Bollebygd är därför en viktig regional utvecklingsort. Kommunen kan erbjuda en bra boendemiljö inte minst för barnfamiljer.

Även Gesebol har ett värde för hela regionen tack vare sina unika natur- och kulturvärden. Därför kan Gesebol med omnejd på ett påtagligt sätt bidra till att göra regionen mer attraktiv. I Översiktsplanen för Bollebygds kommun beskrivs Gesebolsområdet som en av kommunens naturtillgångar med ett lättillgängligt, sjörikt skogsområde, som på olika sätt kan utnyttjas i rekreationssyfte. Det finns möjlighet till framtida utveckling av området för friluftsliv, fritidsboende och turism. Mer om detta i kapitlet "Levande och växande landsbygd".

För att maximera den regionala nyttan med snabbjärnvägen skall den förläggas utmed Rv40.

Upptäckta brister i samrådsdokumenten

I följande stycken vill vi belysa ett flertal aspekter som vi saknar i de befintliga samrådshandlingarna. När dessa aspekter fullt ut tas i beaktande, anser vi att det framstår som ett enormt slöseri med natur och kulturmiljö att dra järnvägen i någon av de nordliga korridorerna.

1. Kulturbygden i Gesebolsområdet

Området kring byn Gesebol är en levande och befolkningsmässigt växande landsbygd. Det gamla jordbrukarsamhällets sammanhållning lever här starkt kvar då vårt arv format vår nutid. Många av oss pendlar idag till våra huvudsakliga arbeten i Göteborg eller Borås (med enligt samrådshandlingarna planerade stationer, får vi ingen som helst nytta av den nya järnvägen i någon av riktningarna), men många av oss brukar även skog och jord som huvud- eller bisyssla. Vi anser inte att detta är tillräckligt väl beskrivet i samrådshandlingarna och vi anser inte att de förödande konsekvenser en höghastighetsjärnväg genom vår by skulle få, är tillräckligt väl beskrivna.

Gesebol är en gammal kulturbygd, som först framträder i skrifterna 1547 och bestod då av sex stora gårdar som med åren brutits ned till ca 180 större och mindre fastigheter, varav ett sextiotal är fritidsbostäder.

År 2003 gav Byalaget ut en bok över Gesebol ("Boken om Gesebol – en by i Sverige -") för att inte minnet av byns historia skulle gå förlorad när de människor som fortfarande bär minnen av en förgången tid, avlider. Boken arbetades fram av en liten grupp minnesgodas entusiaster, varvid kunde konstateras att Gesebol bär på en mycket lång och intressant kulturhistoria som avspeglar sig i den kärvt vackra och enastående natur som omger byn.

Bondekulturen

Med boken som hjälp kan man i Gesebol lätt följa bondesamhällets såväl geografiska som kulturella utveckling från de ursprungliga sex fastigheterna till dagens ca etthundraåttio. Sveriges historia återspeglas i Gesebols historia. Det speciella här är att samhällets utveckling direkt och fysiskt kan avläsas i den natur som omger Gesebol, och med boken i hand kan varje historisk epok tydligt urskiljas genom de kulturella lämningar som finns kvar i byn.

Ett gott exempel på detta är att man kan uppleva och se den bystruktur som var allmänt förekommande i Sverige under medeltiden och fram till mitten av 1750-talet, då de första stapplande stegen togs för ett modernare jordbruk. Under denna långa tid låg boningshusen samlade i kluster, ofta i långa rader med åkermarken, som i gammal tid till stor del sambrukades, liggande utspridd omkring.

På detta finns flera exempel i Gesebol bl. a. vid Bastumaden, där Västergårdens och Mellomgårdens gårdar trängde ihop sina mangårdsbyggnader, ladugårdar och uthus i kluster med åkermarken till en början, samlad runtomkring. På samma sätt brukades Lindedalen, där de båda mangårdsbyggnaderna ligger inom ett stenkast avstånd från varandra i en sällsynt vacker natur, tuktad genom århundradens varsamma brukning.

Ett annat sådant kluster fanns och finns fortfarande kvar invid Gesebolsvägen, där den går utmed Stockasjön. Här låg mangårdsbyggnaderna ursprungligen mycket tätt ihop, men genom de jordbruksreformer som förekommit, har de spritts ut en del - men fortfarande kan den ursprungliga bystrukturen lätt urskiljas.

Inom parentes kan nämnas att ett skäl till att den mycket täta bosättningsmiljön så småningom förändrades och glesades ut, var den allestädes närvarande och fruktade brandfaran. Fattade ett hus eld, spreds elden snabbt till de närliggande byggnaderna och katastrofen blev snabbt verklighet. I Gesebol finns flera exempel på detta, vilket framgår av Bygdeboken. En likaså bidragande orsak till utglesningen mellan husen har även varit lagstiftningen om "Laga Skifte".

Så även om byggnaderna genom åren renoverats och tillbyggs, kan bystrukturen, om man är uppmärksam, alltså tydligt förnimmas. Spåren av forna tiders självhushåll kan fortfarande ses genom de jordbruksbyggnader som alltså finns kvar såsom ladugårdar, mindre fähus, stallbyggnader, snickeri- och smidesverkstäder. Dessa byggnader, nödvändiga i en självhushållningsekonomi, finns kvar - även om de med tiden både ändrat innehåll och funktion. Härtill kom att man enligt kungliga förordningar också fick skapa utrymme för både kålgårdar och humlestötar, men av dessa finns inga påtagliga minnen bevarade.

När de sista laga skiftena genomfördes under sent 1800- och tidigt 1900-tal, lades fastigheternas ägostrukturer om, så att den brukade marken mer samlades kring de enskilda fastigheterna och det blev lite längre avstånd mellan varje gård. Vi har även exempel på enstaka gårdar som helt bröts ur bygemenskapen och där ägarna bosatte sig mer isolerat på sina jordlotter. De flesta hade fortfarande kvar mark inom byn, varför bygemenskapen kunde fortsätta.

Allt detta kan man alltså utläsa genom de spår i naturen som fortfarande finns kvar, men mycket av detta kommer att ödeläggas och ryckas ur sitt sammanhang om en ev. järnvägsdragning genom Gesebol blir av.

Torpkulturen

Utöver gårdarna har det genom århundradena funnits minst elva dokumenterade torpställen i Gesebol. Dessa torp är sedan ett antal decennier, tack vare entusiastiska bybor, markerade med minnesplaketter i terrängen, och dess historik finns nertecknad. Minst ett av dem har funnits sedan tidigt 1700-tal och de andra existerade från mitten av 1700-talet fram till någon gång på 1800-talet. I ett fall fanns faktiskt brukaren kvar till i början av 1900-talet.

Torpen representerar numera en försvunnen värld, som dock är viktig för att vi skall förstå vår senare historia, inte minst då den industriella utvecklingen, eftersom arbetarna i industrin till övervägande del kom från just torpar- och bondekulturen. På grund av den sociala utvecklingen och tidens tand, finns inte så många spår bevarade av den speciella torpkulturen, men av de elva torp som funnits i Gesebol, ingår hela tio i de två korridorerna som planeras gå igenom Gesebol. Blir någon av dessa korridorer verklighet, blir byns torphistorik totalt förryckt och i värsta fall försvinner i ett nafs merparten av de lämningar som ännu finns kvar, samtidigt som resterande torpreminiscenser blir ryckta ur sitt sammanhang.

De fortfarande synliga lämningarna av torpkulturen fyller oss med vördnad för dessa våra förfäders hart när ofattbara slit och umbäranden på sina torpställen. En hoprasad jordkällare, en mödosamt uppförd stengärdesgård, knappt skönjbara lämningar av små och torftiga ladugårdsbyggnader, eller kanske bara en taktäckt grop i marken för kon, eller en knappt synlig stenfot till torpstugan är ofta de enda kvarvarande resterna av torparnas obändiga överlevnadsförmåga.

Desto viktigare är det att bevara dessa små, ännu existerande rester av en månghundraårig epok av sega överlevnadsspecialister, som tillsammans med den något mer ekonomiskt gynnade bondeklassen bildade den huvudsakliga beståndsdelen i befolkningsbasen vid Sveriges övergång till industrisamhället.

För att dagens människor skall kunna få en rättvisande bakgrund till hur samhället formats och fungerar idag, är det viktigt att de resterande lämningarna av torpkulturen får finnas kvar som visuella milstolpar i utvecklingen.

En järnvägsetablering i Gesebol skulle brutalt krossa möjligheterna för kommande generationer att visuellt kunna uppleva förfädernas levnadsvillkor och även den miljö i vilken de levde. Spårarbetena och den helt sterila och förändrade miljön intill dem som blir följden av de utsträckta säkerhetszoner som en höghastighetsbana automatiskt för med sig, kommer att innebära slutet för en förståelig upplevelse av torp- och bondekulturen i Gesebol.

Som ren kuriosa kan nämnas att Gesebol förr var, som de flesta landsortskommuner på den tiden, ett helt komplett litet mini-samhälle, med affär, dansbana, bygdegård och ett mycket aktivt föreningsliv. För sin nödortft behövde man egentligen aldrig bege sig utanför byn; där fanns allt man behövde och inte ens för att finna en partner behövde man lämna byns ägor: de allra flesta tog sig en flicka eller pojke från någon av granngårdarna.

Gesebol bedöms i kommunal planering vara en mycket viktig del i Bollebygds friluftsutbud. Friluftslivet och kulturlivet krokas här arm med varandra i de vandringsleder som Byalaget har tagit fram, sammanlagt sju stycken av varierande längd och innehåll. Flera av dem går förbi kulturhistoriskt intressanta platser, såsom bland annat för längesedan avstannade vattendrivna sågar och mjölkvarnar. Man kan under vandringarna även se torpruiner och berg-täkter där bl a material till kvarnstenar och andra stenarbeten bröts.

Vandringslederna, som är mycket välbesökta och uppskattade, är viktiga och bär kulturella budskap till oss nutidsmänniskor från en gången tid. Dessa budskap utarmas, och i vissa fall riskerar att helt utplånas, om någon av de två järnvägsdragningarna över Gesebol blir aktuell.

2. Naturvärden

Vi anser att Miljökonsekvensbeskrivningen saknar ett flertal väsentliga delar avseende de föreslagna korridorerna runt Gesebol. Bland annat det faktum att det finns 57 rödlistade arter rapporterade inom området. Därav är 45 rödlistade fågelarter varav 20 häckande i området. Vidare finns 17 prioriterade fågelarter som enl. EU:s fågeldirektiv är rapporterade inom området.

Sveriges riksdag beskriver **16 miljö kvalitetsmål** som miljöarbetet ska leda till. Ett av målen är att det i Sverige ska finnas ett rikt växt- och djurliv (mål 16). Detta definieras av riksdagen på följande sätt:

”Den biologiska mångfalden ska bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystem samt deras funktioner och processer ska värnas. Arter ska kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor ska ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.”

I riksdagens miljö kvalitetsmål finns även preciseringar för respektive mål. För mål 16 anges bl.a. följande:

”Bevarandestatusen för i Sverige förekommande naturtyper och arter skall vara gynnsam och för hotade arter skall statusen förbättras”.

När alternativet att bygga den nya järnvägen i anslutning till den befintliga barriär och naturstörning som R40 redan innebär, ställs emot att exploatera den från större infrastruktur, buller och barriärer helt ostörda naturen i de nordliga korridorerna, anser vi att man kan luta sig mot skrivningen i mål 16 ovan för att med lätthet fastställa att samlokalisering med R40 är den enda hållbara lokaliseringen för att komma i närheten av att leva upp till de mål och preciseringar som anges.

Enligt formuleringarna skall det även finnas en fungerande grön infrastruktur så att fragmentering av populationer och livsmiljöer inte sker. Vidare skall det biologiska kulturarvet förvaltas så att viktiga natur- och kulturvärden bevaras och att förutsättningar finns för ett fortsatt bevarande och utveckling av värdena. En 80 meter bred och icke forcerbar järnvägskorridor som skär genom naturen kan svårtligen anses bidra till att uppfylla detta mål, var den än dras. Om den läggs i anslutning till befintlig infrastruktur och barriärer, begränsar man dock den ytterligare fragmentering och utarmning av natur och kulturvärden som uppstår.

Riksdagen har även definierat ett övergripande mål, **Generationsmålet**, som inriktar den svenska miljöpolitiken och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Detta är tillsammans med de 16 miljömålen ett löfte till framtida generationer om frisk luft, hälsosamma miljöer och rika miljöupplevelser. Här sägs bl.a. att människors hälsa skall utsättas för minimal negativ miljöpåverkan samtidigt som miljöns positiva inverkan på människors hälsa främjas. Insatser för miljön skall gynna en levande landsbygd och kan samtidigt stärka näringslivets konkurrenskraft. Även kring detta saknar vi resonemang i samrådshandlingarna, när man väger de olika korridoralternativen emot varandra. Givetvis är järnvägen, och omställningen från vägtrafik till grön tågtrafik, i sig ett steg i rätt riktning, i enlighet med

generationsmålet. Men enbart om de negativa konsekvenserna i naturen begränsas. Vi är övertygade att framtida generationers dom kommer att vara hård om vi på grund av kortsiktiga projektekonomiska skäl skövlar orörd natur för en järnväg –när det finns bättre alternativ som stör mindre.

Rödlistning.

Till hjälp för att identifiera och minska risken att utarma hotade arter finns en så kallad rödlistning. Naturvårdsverket definierar rödlistning enligt följande:

”Kunskap om vilka arter som minskar i antal eller utbredning är nödvändig för att vi ska veta var naturvårdsinsatser behövs. Kunskapen sammanställs av Artdatabanken till Rödlistan för hotade arter”.

Nedan finns en förteckning över de rödlistade arter som är rapporterade i Artportalen mellan år 2000 och 2020 inom området runt Gesebol, som berörs av de nordliga korridoralternativen. Märk väl att det bara rör sig om observationer som rapporterats, det finns naturligtvis fler arter som inte syns i databasen. Här återfinns fler hotade arter än vad som anges i samrådsdokumenten. Vi upplever alltså att det brister i dokumentationen av arter som omfattas av rödlistningen.

I artportalen rapporterade rödlistade arter år 2000-2020

EN = Starkt hotad (Endangered)

VU = Sårbar (Vulnerable)

NT = Nära hotad (Near Threatened)

Kärlväxter

Artnamn	Vetenskapligt namn	Rödlistkategori
Mosippa	Pulsatilla vernalis	EN
Ask	Fraxinus excelsior	EN
Slättergubbe	Arnica montana	VU
Svinrot	Scorzonera humilis	NT

Mossor

Artnamn	Vetenskapligt namn	Rödlistkategori
Skogstrappmossa	Anastrophyllum michauxii	NT

Lavar

Artnamn	Vetenskapligt namn	Rödlistkategori
Brunpudrad nållav	Chaenotheca gracillima	NT
Almlav	Gyalecta ulmi	VU

Svampar

Artnamn	Vetenskapligt namn	Rödlistkategori
Dofttaggsvamp	Hydnellum suaveolens	NT

Ryggradslösa djur

Artnamn	Vetenskapligt namn	Rödlistkategori
Humlerotfjäril	Hepialus humuli	NT
Ängsmetallvinge	Adscita statices	NT
Sexfläckig bastardsvärmare	Zygaena filipendulae	NT
Flodpärlmussla	Margaritifera margaritifera	EN

Fåglar

Artnamn	Vetenskapligt namn	Rödlistkategori	Häckning
Skedand	Spatula clypeata	NT	
Bläsand	Mareca penelope	VU	
Kricka	Anas crecca	VU	X
Smålom	Gavia stellata	NT	X
Vit stork	Ciconia ciconia	EN	
Rördrom	Botaurus stellaris	NT	
Kungsörn	Aquila chrysaetos	NT	
Duvhök	Accipiter gentilis	NT	

Fåglar (Forts.)

Artnamn	Vetenskapligt namn	Rödlistkategori	Häckning
Blå kärrhök	Circus cyaneus	NT	
Havsörn	Haliaeetus albicilla	NT	
Fjällvråk	Buteo lagopus	NT	
Tofsvipa	Vanellus vanellus	VU	X
Storspov	Numenius arquata	EN	
Brushane	Calidris pugnax	VU	
Drillsnäppa	Actitis hypoleucos	NT	X
Skrattmå	Chroicocephalus ridibundus	NT	
Fiskmå	Larus canus	NT	X
Havstrut	Larus marinus	VU	
Gråtrut	Larus argentatus	VU	
Lappuggla	Strix nebulosa	VU	
Tornseglare	Apus apus	EN	X
Kungsfiskare	Alcedo atthis	VU	
Mindre hackspett	Dendrocopos minor	NT	X
Spillkråka	Dryocopus martius	NT	X
Stenfalk	Falco columbarius	NT	
Pilgrimsfalk	Falco peregrinus	NT	X
Gråkråka	Corvus corone cornix	NT	X
Entita	Poecile palustris	NT	
Tallita	Poecile montanus	NT	X
Backsvala	Riparia riparia	VU	X
Hussvala	Delichon urbicum	VU	X
Grönsångare	Phylloscopus sibilatrix	NT	

Ärtsångare	<i>Sylvia curruca</i>	NT	
Stare	<i>Sturnus vulgaris</i>	VU	X
Björktrast	<i>Turdus pilaris</i>	NT	X
Rödvingetrast	<i>Turdus iliacus</i>	NT	X
Svartvit flugsnappare	<i>Ficedula hypoleuca</i>	NT	X
Svart rödstjärt	<i>Phoenicurus ochruros</i>	NT	
Buskskvätta	<i>Saxicola rubetra</i>	NT	X
Rödstrupig piplärka	<i>Anthus cervinus</i>	VU	
Tallbit	<i>Pinicola enucleator</i>	VU	
Grönfink	<i>Chloris chloris</i>	EN	
Vinterhämpling	<i>Linaria flavirostris</i>	VU	
Gulspurv	<i>Emberiza citrinella</i>	NT	X
Sävspurv	<i>Emberiza schoeniclus</i>	NT	X

EU:s fågeldirektiv

Som ett stöd för att ge artgrupper större chans att kunna fortleva finns EU:s fågeldirektiv. Det omfattar bl.a. samtliga i Sverige vilt förekommande fågelarter. Direktivet är implementerat i svensk lagstiftning via artskyddsförordningen för att skydda prioriterade arter. Dessa arters nationella bevarandestatus är sådan att särskilda bedömningar kan vara aktuella i samband med ingrepp i skog och mark. Inom området som berörs av de nordliga korridorerna finns ett antal aktuella arter som omfattas av direktivet, och som inte utförligt refererats i samrådshandlingarna.

- Både tjäder och orre häckar i skogar som berörs av de nordliga korridorerna
- Strax öster om Gesebol finns indikationer på att även järpe kan häcka
- Sedan flera år finns häckande fiskgjuse inom en av korridorerna och även pilgrimsfalk i nära anslutning
- Tranorna får numera årligen ut ungar på flera mossar och våtmarker som berörs av de tilltänkta nordliga dragningarna av järnvägen
- Vi har dessutom inom båda de norra korridorerna häckning av smålom, bland annat finns här en av de allra viktigaste häckningstjärnarna i den här delen av landet

En dragning av den nya järnvägen via någon av dom två norra korridorerna skulle helt spoliera de häckningslokaler som finns där. Om man istället väljer korridoren Bollebygds södra skapar man fortsatt möjlighet till ett rikt växt- och djurliv inom det även fortsättningsvis relativt ostörda området kring Gesebol.

Nedan infogas en förteckning över de prioriterade fågelarter som finns rapporterade kring Gesebol och det föreslagna nordliga korridorerna.

Enligt EU's fågeldirektiv prioriterade arter med häckning i de nordliga korridorerna

1 = Nationellt hotad

2 = Nationellt listad som Nära hotad

3 = Globalt rödlistad

4 = Listad i fågeldirektivets bilaga
5 = Minskning >= 50 % sedan 1980

Artnamn	Vetenskapligt namn	Kategori	Anm.
Smålom	Gavia stellata	2.4	1)
Fiskgjuse	Pandion haliaetus	4	1)
Pilgrimsfalk	Falco peregrinus	2.4	1)
Tjäder	Tetrao urogallus	4	1)
Orre	Tetrao tetrix	4.5	1)
Trana	Grus grus	4	1)
Nattskärre	Caprimulgus europaeus	4	1)
Tornseglare	Apus apus	1.5	
Göktyta	Jynx torquilla	5	
Spillkråka	Dryocopus martius	2.4	1)
Mindre hackspett	Dendrocopus minor	2	
Buskskvätta	Saxicola rubetra	2	
<u>Artnamn</u>	<u>Vetenskapligt namn</u>	<u>Kategori</u>	<u>Anm.</u>
Talltita	Poecile montanus	5	
Törnskata	Lanius collurio	4	1)
Stare	Sturnus vulgaris	1	
Mindre korsnäbb	Loxia curvirostra	5	

1) I Sverige regelbundet förekommande fågelarter (från bilaga 1 i Fågeldirektivet) för vilka Särskilda skyddsområden skall avsättas.

Andra anmärkningsvärda häckningsfynd inom området gäller gråhäger, större korsnäbb samt grönbena. Bland övriga tillfälliga gäster kan nämnas ägretthäger (2020), aftonfalk (2019) samt hökuggla (flera vintrar).

Sammanfattning.

Inom området som berörs av de nordliga korridorerna finns idag mycket goda förutsättningar för att människor skall kunna få möjlighet till rekreation och friluftsliv. Den relativt orörda och vilda naturen gynnar även många växt- och djurarter tack vare stora sammanhängande skogar och mossmarker. Om dessa blir genomkorsade och klivna av en bred järnvägskorridor med buller dygnets alla timmar, kommer livsvillkoren för många arter att starkt begränsas och försvåra spridningen av dem. Sannolikt kommer flera av arterna att försvinna ur vår lokala fauna och flora för gott om järnvägskorridoren dras genom de nordliga korridorerna kring Gesebol. Vi anser inte detta vara god hushållning med de ändliga naturresurserna. Vi anser att de konsekvenser de nordliga korridoralternativen kommer att få står i direkt motsats till Sveriges Riksdags miljö kvalitetsmål, Generationsmålet, samt de internationella Rödlistningen och EU's fågeldirektiv, och anser att detta behöver understrykas tydligt i den vidare utredningen.

3. Rekreativsvärden

I samrådsdokumenten läggs stort fokus på att beskriva de värden som tillmätts de tätortsnära rekreativsområdena. Dock nämns ingenting om de rekreativsvärden som skapas i tyst och från buller ostörd natur – på naturligt avstånd från just tätorterna. I Översiktsplanen för Bollebygds Kommun, nämns Gesebols-området som en av kommunens naturtillgångar med ett lättillgängligt, sjörikt skogsområde, som på olika sätt utnyttjas i rekreativsyfte. Man tänker sig en försiktig framtida utveckling av området för friluftsliv, fritidsboende och turism. Området kring Gesebol, i anslutning till de föreslagna nordliga korridorerna, är idag mycket riktigt ett välutnyttjat rekreativsområde för människor från Västsverige, samt internationella turister. Nedan ges exempel på detta, vilka hittills helt saknas i de befintliga samrådsdokumenten.

Gesebolssjön med flera sjöars fiskevårdsområde.

I det natursköna området kring Gesebol finns på ett fiskekort tillgång till inte mindre än tjugo olika fiskevatten, allt ifrån de små tjärnen Manetjärn, Mörtetjärn och Grästjärn i norr till de stora sjöarna Gesebolsjön nästan mitt i byn, Aborrsjön i söder och Hällsjön allra längst i norr. Örsjön och Stockasjön ligger insprängda som två pärlor med varsin badplats. Den kommunala badplatsen i Stockasjön har en lång brygga med djup som passar både stora och små. Örsjön har en fin och välbesökt sandstrand.



Bild: Lilla ö med vindskydd i Gesebolsjön

Med Fiskekort, gällande för Gesebolsjön m.fl sjöars fiskevårdsområde, får fiskaren tillgång till ett blandat utbud av fiskarter bl.a. Gädda, Aborre, Mört Ål och Sutare. Årligen rapporteras fångst av stora fiskar. Båtar finns för uthyrning i flera av sjöarna. Fiskevårdsområdet är flitigt utnyttjat och fiskekort säljs årligen för ca 35 tkr (ungdomar under 18 fiskar gratis). Styrelsen är aktiv och ser till att iläggingsplatser för båtar finns

samt driver olika projekt på ideell basis. Senast var det öring som både planterades i och sattes ut i romlådor.

Det finns i området två av fiskare, badgäster och vandrare välutnyttjade vindskydd för övernattning; vid Abborsjön respektive på Lilla ö i Gesebolsjön. Idag kan man ligga i vindskyddet och lyssna till tystnaden samt naturens egna ljud. Med en höghastighetsjärnväg genom området blir upplevelsen en helt annan.

Vandringsleder i Gesebol

Sedan år 2006 underhåller Gesebols byalag och bygdegårdsförening åtta stycken vandringsleder runt om i Gesebol. Kartor med markerade leder kan hämtas i en låda på anslagstavlan vid bygdegården. Fem av lederna utgår från bygdegården, de övriga 3 finns angivna parkeringsplatser att ta sig till och utgår därifrån. Lederna varierar från 1.9 km till 11.2 km. Lederna är markerade med stolpar och pilar på de delar som kan verka osäkra och avviker från de naturliga vägarna.

Vandringslederna är mycket uppskattade och kartorna har sålts i drygt 700 exemplar och någonstans mellan 5-6000 vandringar har avverkats.

I Nordtorp har SOK 68 liknande leder och motionsspår, som också de ligger mitt i de föreslagna järnvägskorridorerna.



Bild: Informationstavla med försäljning av kartor för vandringsleder

Sjuhäradsleden

Sjuhäradsleden ingår sedan 1991 i den internationella vandringsleden Europaled 1 som börjar i Italien och slutar i Grövelsjön. I ledstarten Hindås ansluter leden till Vildmarksleden som går till Göteborg. I ledslutet Borås tar Västra Vätterleden vid. Sjuhäradsledens är uppdelad i ett antal etapper och etapp 2 går genom Gesebol. Etappen är 10 km och går till största delen i skogsmark och har ett bra underlag under normala förhållanden. Det finns några ganska branta partier. Underhållet av Sjuhäradsleden är ett gott exempel på engagerade ideella krafter ute på landsbygden. Faddrar för ledens dragning runt Gesebol är Hestrafors IF: s Supporterklubb, Stenkulla Byalag, Gesebols Byalag, Olsfors Förädräforening och IK Omega. Skulle någon av de nordliga dragningarna av höghastighetsjärnvägen bli av, kommer sjuhäradsleden att korsas och gå i direkt anslutning till Järnväg korridoren.

Skridsko och skidåkning

Tack vare höjden över havet och den rådande klimatzonen, är Gesebolsområdet med sina många sjöar och sin vildmarkskaraktär, något av en samlingsplats för långfärds-skridskoåkare från hela Västsverige. Det är allmänt känt i dessa kretsar att isen på Gesebolssjön lägger sig tidigt och erbjuder fantastiska, naturupplevelser med skridskorna på.

I Nordtorp utnyttjar skidklubben SOK 68 samma klimatförutsättningar till att hålla de populära natursnospåren öppna vintertid.

Löshunds jakt, ett kulturarv

Jakt är en viktig fritidssysselsättning för många bybor och tillresta jaktgäster, som särskilt uppskattar de vida och tyska markerna, fria från större infrastruktur. Jakten med löshund har gamla anor i Sverige. Så också i Gesebol. Så länge man kan minnas har löshunds jakt bedrivits i skogarna kring byn och än idag hörs klingande hardrev och mäktiga ståndskall på älg i skogarna. Det finns många duktiga jakthundar, kennlar, hundkarlar och kvinnor i gårdarna, och arvet förs vidare i generation till generation.

Älgskötselområdet hyser en stor älgstam, kanske ett av de älgstämorna i Sverige med inventerade stammar på tidvis upp till 17 älgar per tusen hektar i vinterstam. I markerna finns även gott om hare, räv, grävling och rådjur. Vildsvinen börjar så smått att göra entré och har man tur kan man få se ett av de relativt många lodjur som finns i området.

Sedan år 2020 är löshunds jakten med på förteckningen över immateriella kulturarv i Sverige. Svenska Kennelklubben och Svenska Jägareförbundet har arbetat tillsammans med Institutet för språk och folkminnen för att löshunds jakten ska finnas med på listan "Levande traditioner", som är en förteckning över immateriella kulturarv i Sverige. Att finnas med där är ett krav för att kunna ansöka om att komma med på Unescos världsarvslista, vilket är nästa steg i det pågående arbetet.

Ett immateriellt kulturarv syftar till att säkra respekten för och öka kunskaperna om muntliga traditioner, sociala sedvänjor och traditionell hantverksskicklighet. Med en höghastighetsjärnväg genom jaktmarken begränsas eller omöjliggörs jakten med löshund. Detta är något vi helt saknar formuleringar om i de befintliga samrådshandlingarna, och vill understryka vikten av att notera detta när de olika korridoralternativen skall ställas mot varandra.

4. FN's Barnkonvention och levande landsbygd

Vi anser att samrådshandlingarna saknar referens till FN's Barnkonvention, som sedan 2020 är lag i Sverige. Vidare anser vi att en barnkonsekvensanalys, som hittills saknas i samrådshandlingarna, också kommer att peka utpeka en samlokalisering med R40 som den enda tänkbara korridoren för en ny järnväg.

Barnkonventionen

Tiden är knapp för omställning till en hållbar värld för det brådskar menar FN i rapporten Världskommissionen för miljö och utveckling (1987) den så kallade Brundtlandrapporten: *"En hållbar utveckling är en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov"*

Samhället måste således särskilt beakta en hållbar miljö för barnen i kommande generationer. FNs konvention om barnets rättigheter kallas Barnkonventionen. Barnkonventionen handlar om att synliggöra barnets rättigheter så också i offentlig verksamhet. I ett led att stärka barnets rättigheter i Sverige trädde barnkonventionen som lag i kraft 1 januari 2020.

Barnkonventionen innehåller 45 artiklar som alla ska efterlevas av samhället. Två viktiga artiklar är dels artikel 3 som handlar om att barns bästa ska beaktas i alla åtgärder som rör dem och dels artikel 6 som handlar om att barn har rätt till liv, överlevnad och utveckling. Inom området som berörs av de nordliga korridorerna har barnen i bygden under många generationer och även i nutid vuxit upp i ett lugnt, naturskönt och rent landskap som främjat deras utveckling till harmoniska individer. De har kunnat leka och ströva fritt omkring i oförstörd skog, fiska i sjöar och upptäcka fågel-, växt- och djurarter i närområdet. Vi anser att barnens harmoniska uppväxt skulle hotas av ett järnvägsbygge som går rakt genom denna tysta bygd. Givetvis kommer 16 tåg i timmen i en hastighet av 250 km/h att störa barn så väl som andra människor var den än ligger. Vår åsikt är dock att störningen minimeras om den läggs i anslutning till redan för infrastruktur i anspråkstagen korridor.

I *Barnkonventionen i den fysiska planeringen* (2009), en rapport från Länsstyrelsen i Västra Götalands län, kan man läsa om hur man kan införliva barns perspektiv när det gäller vägbyggen. Rapporten beskriver Vägverkets arbete med att tillämpa barnkonventionen genom att göra en barnkonsekvensanalys av ett vägprojekt. I analysen prövade Vägverket vilka konsekvenser planerade vägar får för barnens möjligheter att gå och resa till och från skolan och ta sig till fritidsaktiviteter. Detta är ett gott exempel på hur myndigheter kan tillämpa barnkonventionen.

Alla myndigheter i Sverige är skyldiga att delta i arbetet med att förverkliga barnkonventionen. I uppsatsen *Barnkonventionens roll i offentlig upphandling* skriver författaren Andersson Tellqvist (2019) att ansvaret för att barnets rättigheter i barnkonventionen tillfredsställs ligger på den upphandlande myndigheten. Vi tycker således att det finns brister i dokumentationen under 1.6.3 Projekt mål för Göteborg – Borås under rubriken Hälsa och säkerhet. Här borde det finnas med skrivningar om att särskilt beakta barnets perspektiv vid en utbyggnad av järnvägen och vi efterlyser Trafikverkets vidare resonemang kring hur man bäst efterlever artikel 3 och artikel 6 i barnkonventionen när det gäller prioriteringen mellan olika korridorer i järnvägsbygget.

Levande och växande landsbygd

Riksdagen har definierat ett övergripande mål, Generationsmålet, som inriktar den svenska miljöpolitiken och är vägledande för miljöarbetet på alla nivåer i samhället. Detta är tillsammans med de 16 miljömålen ett löfte till framtida generationer om frisk luft, hälsosamma miljöer och rika miljöupplevelser. Här sägs bland annat att människors hälsa skall utsättas för minimal negativ miljöpåverkan samtidigt som miljöns positiva inverkan på människors hälsa främjas. Insatser för miljön skall gynna en levande landsbygd och kan samtidigt stärka näringslivets konkurrenskraft. Vi anser att resonemang kring detta saknas i samrådshandlingarna, och vill understryka att exploatering av miljöerna i de nordliga korridorerna står i direkt motsats till ovan refererade mål.

Bollebygds tätort har varit den snabbaste växande tätorten i Sverige enligt SCB under åren 2015 – 2018 motsvarande ökning med 15% och detta speglar även inflyttningen till landsbygden runt tätorten. Enligt SCB ökade landsbygdsbornas antal med 0,86% mellan 2015 – 2018 så även i Gesebol. Utanför planlagt område i Bollebygds kommun byggs det runt 10 nya fastigheter per år. Skaran av barnfamiljer som väljer att bosätta sig på landsbygden växer, då många familjer vill att barnen ska få växa upp med oförstörd natur inpå knutarna i en gammal kulturbygd. I Gesebol finns det idag ca 180 fastigheter, varav ett sextiotal är fritidsbostäder. Flera släkter har funnits i bygden sedan 1500-talet och flera av gårdarna har ärvts i rakt nedstigande led. Söner och döttrar har återvänt och återvänder alltså till bygden efter studier och i samband med familjebildning, för att barnen ska ha möjlighet att växa upp på landet, i en oförstörd och hållbar miljö. Det finns även inflyttning av personer och familjer som tröttnat på storstadslivet. Således finns det flera fastigheter med barn under 18 år som omfattas av barnkonventionen. Eftersom vill att miljön ska vara hållbar i ett långt perspektiv, måste alla arbeta för en hållbar framtid för barnen, den kommande generationen. Vi anser att en höghastighetsjärnväg förvisso är ett sådant initiativ, men enbart om den förläggs i anslutning till redan befintlig infrastruktur.

5. Kort och långsiktighet i ekonomin

Vi anser slutligen att det i befintliga samrådshandlingar saknas ett resonemang kring lång- respektive kortsiktighet i de ekonomiska avvägandena kring den nya höghastighetsjärnvägen

Av de föreslagna dragningarna synes befintlig infrastrukturkorridor – dvs. den utefter R40 - vara den som redan är grundligt utredd, och den dragning som gör minst intrång vad gäller ljudförorening, intrång i värdefull natur/kulturlandskap mm. Dessutom möjliggör en R40 dragning framtida stationsutbyggnader nära befolkningscentra, i exempelvis Bollebygd.

Bollebygd blir enligt nuvarande förslag utan station. Det är synd, och kanske förståeligt av kostnads- och tidsskäl i det korta perspektivet. I det långa perspektivet förefaller ändå de nordliga korridorerna, vilka för all framtid omöjliggör en station i en expansiv och attraktiv ort som Bollebygd, som raka motsatsen till god samhällsplanering. Pendlare från Bollebygd till Göteborg och Borås blir i så fall för de närmaste 100 åren hänvisade till bil eller buss.

Det antyds att de nordliga korridorerna för järnvägen finns med som förslag för att de innebär en kostnadsbesparing i byggfasen av järnvägen. I det resonemanget glömmar man att sätta ett långsiktigt värde på de förödande konsekvenser dessa korridorer skulle ha för en liten, men mycket vital ort som

exempelvis Gesebol eller Nordtorp och andra ostörda områden öster och väster om därom. Frånvaro av ljus och ljudstörningar, stora områden av orörd natur, en värdefull fauna/flora gör trakterna kring Gesebol sällsynta och unika, med tanke på närheten till Borås och Göteborg. Detta är värden som blir alltmer sällsynta och som med tiden kommer att värderas allt högre. En järnvägskorridor genom dessa marker innebär en allvarlig ljudförorening 1-3 kilometer norr respektive söder om spåret. Resultatet blir många kvadratkilometer förorenad mark. En hög kostnad som måste läggas varje dragning genom orörd natur till last – i det långa perspektivet.

En station i Knalleland framförs också som en kostnadsbesparing i byggnadsfasen och ett argument för de nordliga korridorerna. Med ett längre perspektiv förefaller dock ett stationsläge i centrum vara det absolut vettigaste för en stad som Borås. Att få ett resecentrum med kilometeravstånd till Borås innerstad kommer att inverka negativt på en värdefull innerstad och dess framtida utveckling. En stad som Borås kan svårtligen ha mer än ett centrum. Våra stadskärnor blir succesivt mer värdefulla och attraktiva. Detta har man kunnat se länge i de större städerna, och den positiva innerstads-utvecklingen fortsätter i mellanstora städer som Borås med flera. Det är en positiv utveckling, som gör våra städer mer attraktiva och trivsamma att besöka och det är varje samhällsaktörs uppgift att värna om en sådan utveckling. I synnerhet när det gäller en sådan viktig skapelse som en centralpunkt för resande till och från Borås de närmaste 100 åren. Återigen finns vinster med att tänka långsiktigt snarare än kortsiktigt kring de ekonomiska parametrarna.

Gällande finansiering så förstår nog alla som läst samrådshandlingarna vilket massivt projekt den nya höghastighetsjärnvägen utgör, och hur viktigt det är att hålla nere kostnader, så väl som negativa konsekvenser. Sverige är ett föredöme när det gäller offentliga finanser. Vår skuldsättning är såpass låg att Sverige idag kan låna pengar på 30 år med bunden ränta, och bara betala 0,23% i ränta. Sverige kan alltså ge ut en statsobligation med löptid på 50 år och få en mycket låg fast ränta. En investering i en järnväg mellan våra största städer blir över tid en mycket viktig investering, som kommer hela samhället tillgodo. Och att i ett sådant gynnsamt finansieringsläge ta tillfället i akt, och finansiera en angelägen långsiktig järnväg med hjälp av kapitalmarknaden måste vara det absolut klokaste. Vår starka övertygelse, med tanke på järnvägens livslängd och samhällsbetydelse, är att vi skall välja den långsiktigt klokaste vägen - inte den billigaste.

Gesebol November 2020

Gesebols Byalag och Bygdegårdsförening