TRAFIKVERKET

RAPPORT

Samrådsredogörelse

Järnvägsplan för elektrifiering av Fjällbospåret mellan Sävenäs rangerbangård och Mellby industriområde, bandel 602

Göteborgs stad/Partille kommun, Västra Götalands län
Järnvägsplan
2026-10-29



Trafikverket
Postadress: Vikingsgatan 2–4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 – Ej känslig
Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE
Författare: AFRY
Dokumentdatum: 2026-10-23
Ärendenummer: TRV 2026/17319
Åtgärdsnummer: KOM-417315
Uppdragsnummer: 417315
Version: 2
Kontaktperson: Olivia Kuusk, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning 5

2 Samrådskrets 6

3 Samråd 7

3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan 7

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse 7

3.1.2 Samråd med berörda kommuner 7

3.1.3 Samråd med kollektivtrafikmyndighet 11

3.1.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer 11

3.1.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda 15

3.1.6 Samråd allmänheten 19

3.2 Samråd vid utformning av planförslaget 19

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse 19

3.2.2 Samråd med berörda kommuner 21

3.2.3 Samråd med kollektivtrafikmyndighet 24

3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer 24

3.2.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda 26

3.2.6 Samråd allmänheten 30

TMALL 0096 Samrådsredogörelse 7.0

I denna samrådsredogörelse sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits, vilka synpunkter som kommit in från enskilda, myndigheter och organisationer samt var yttrandena, minnesanteckningar och protokoll från samrådet finns i sin helhet. I samrådsredogörelsen visar Trafikverket hur de inkomna synpunkterna beaktats.

Alla inkomna synpunkter återfinns i Trafikverkets diarium under diarienummer TRV 2026/17319.

1 Sammanfattning

Samråd har genomförts fortlöpande under arbetet med järnvägsplanen. Inför länsstyrelsens beslut om projektet kunde antas medföra betydande miljöpåverkan genomfördes samråd under perioden 2–20 mars 2026. Samrådsunderlaget hölls tillgängligt på Trafikverkets webbplats och synpunkter inhämtades från länsstyrelsen, berörda kommuner, regional kollektivtrafikmyndighet, enskilda som kunde antas bli särskilt berörda samt berörda myndigheter, organisationer och verksamhetsutövare. Länsstyrelsen beslutade den 29 april 2026 att projektet inte kunde antas medföra betydande miljöpåverkan.

Ett andra samråd genomfördes under perioden 25 maj–12 juni 2026 och avsåg järnvägsplanens utformning och miljöpåverkan. Samrådshandlingen hölls tillgänglig på Trafikverkets webbplats och berörda myndigheter, kommuner, organisationer, verksamhetsutövare och enskilda gavs möjlighet att lämna synpunkter. De fastighetsägare vars mark kunde komma att tas i anspråk erbjöds samrådsmöte på orten. Ett sådant möte genomfördes den 3 juni 2026 med en berörd fastighetsägare.

Inkomna synpunkter och Trafikverkets bemötande redovisas i kapitel 3. Samtliga yttranden, minnesanteckningar och övriga handlingar från samråden finns i sin helhet i Trafikverkets diarium under ärendenummer TRV 2026/17319.

2 Samrådskrets

Samrådskretsen har utgjorts av:

Göteborgs stad

Partille kommun

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

Västtrafik AB

Säveåns fiskevårdsområdesförening

Jernhusen

Västra Götalandsregionen

Försvarsmakten

Naturskyddsföreningen

Elsäkerhetsverket

Energimyndigheten

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)

Naturvårdsverket

Statens Geotekniska Institutet (SGI)

Strålsäkerhetsmyndigheten

Svenska Kraftnät

Transportstyrelsen

Green Cargo AB

Hector Rail AB

SHN cargo

Real Rail Sweden AB

TX Logistik

Tele2 Sverige AB

GlobalConnect AB

Skanova

Utöver ovanstående myndigheter och organisationer ingår även enskilda som kan antas bli särskilt berörda samt allmänheten i samrådskretsen.

3 Samråd

3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan hölls under perioden 2 mars 2026 till 20 mars 2026. Samrådet skedde genom remiss till berörda via brev. Samrådsunderlaget fanns att läsa på Trafikverkets hemsida.

Totalt inkom sex yttranden från närboende och tio yttranden från myndigheter, organisationer och företag

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Västra Götalands län bjöds in till ett skriftligt samråd under perioden 2 mars till 20 mars 2026.

Länsstyrelsen har valt att avvakta med att svara tills att samrådsunderlaget och samrådsredogörelsen inkommit för beslut om betydande miljöpåverkan.

3.1.2 Samråd med berörda kommuner

Partille kommun och Göteborgs stad bjöds in till ett skriftligt samråd under perioden 2 mars till 20 mars 2026.

3.1.2.1 Partille kommun

Partille kommun har tagit del av samrådsunderlaget, som beskriver hur projektet kan påverka miljön, för rubricerad järnvägsplan. Partille kommun bedömer det som relevant att lämna synpunkter då en del av plan- och utredningsområdet är belägen i kommunen. Då samrådet endast pågått under tre veckor har Partille kommun inte hunnit behandla ärendet politiskt, utan Samhällsbyggnadskontoret har sammanställt ett svar tillsammans med berörda förvaltningar.

Partille kommun har inga principiella invändningar mot planförslaget utan ser i huvudsak positivt på elektrifieringen av Fjällbospåret, del av bandel 602. Det finns etablerade strategier och åtgärder för att förebygga och begränsa projektets negativa hälso- och miljöeffekter. Under byggskedet bedöms viss risk för störningar och därmed klagomål från närboende. Detta gäller även eventuell trafikpåverkan på Industrivägen och den intilliggande gång- och cykelvägen. Det är därför viktigt att

Trafikverket säkerställer tidig, tydlig och löpande information samt vidtar förebyggande åtgärder i god tid inför byggstart, för att minimera olägenheter och öka acceptansen.

Partille kommun anser att förorenad mark beskrivs på ett tydligt sätt i samrådshandlingen. Det är nödvändigt och bra att markmiljöundersökning ska ske. Redovisningen från undersökningen ska skickas till miljö- och tillståndsenheten i Partille kommun så snart den är klar och en särskild anmälan om avhjälpandeåtgärder ska upprättas och skickas till miljö- och tillståndsenheten i Partille kommun om markmiljöundersökningen visar på föroreningshalter överstigande MKM, mindre känslig markanvändning, enligt Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark.

Partille kommun bedömer att det inte är rimligt att kräva en markmiljöundersökning utanför redovisat utredningsområde.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna. Trafikverket delar kommunens bedömning att det är viktigt med tidig, tydlig och löpande information till närboende och andra berörda inför och under byggskedet. Information om planerade arbeten och eventuella störningar kommer att lämnas i god tid inför byggstart.

Redovisning av resultaten från markmiljöundersökningarna kommer att översändas till miljö- och tillståndsenheten i Partille kommun när underlaget är färdigställt. Om föroreningshalter påträffas som medför behov av vidare åtgärder kommer detta att hanteras enligt gällande regelverk och i dialog med kommunen.

Trafikverket bedömer i nuläget att Industrivägen och gång- och cykelvägen kommer att kunna hållas öppna under byggskedet. Vissa arbeten nära vägområdet, exempelvis vid uppförande av skyddsportaler och kontaktledningsstolpar, kan dock medföra tillfälliga avstängningar eller begränsningar under kortare perioder. Detta kommer att utredas och planeras vidare i den fortsatta projekteringen.

3.1.2.2 Göteborgs stad

Kommunens synpunkter avser påverkan på naturmiljö, vattenmiljö och dagvattenhantering, förorenade områden, ljudmiljö och vibrationer samt elektromagnetisk strålning.

Naturmiljö

Göteborgs Stad ser positivt på elektrifiering av Fjällbospåret eftersom åtgärden bedöms kunna bidra till ökad flexibilitet och robusthet i järnvägssystemet samt i huvudsak är förenlig med översiktsplanens markanvändning. Samtidigt anser kommunen att hänsyn måste tas till naturmiljön vid Säveån och till biotopskyddade alléer.

Kommunen bedömer att det behöver säkerställas att Natura 2000-området Säveån inte påverkas negativt och att påverkan på vatten- och strandmiljöer behöver beskrivas tydligare. Minimiavståndet om 30 meter från strandkanten bör enligt kommunen fastställas för grävning och annan påverkan på strandmiljön. Kommunen anser även att påverkan på fåglar, fladdermöss och andra arter behöver utredas närmare samt att störande arbeten och belysning under känsliga perioder ska begränsas.

Vidare framhåller kommunen att trädsäkring ska utföras med arboristkompetens och med hänsyn till biologisk mångfald och ekosystemtjänster. Åtgärder som berör alléträd ska hanteras enligt biotopskyddsbestämmelserna och samrådas med länsstyrelsen.

Vattenmiljö och hantering av dagvatten

Kommunen anser att redovisningen av dagvattenhantering och avvattning är bristfällig. Trafikverket behöver tydligare redovisa hur bron och järnvägsanläggningen avvattnas, om dagvattnet renas innan det når Säveån samt om förbättringsåtgärder krävs.

Kommunen påpekar även att eventuell påverkan på Bergsjöbäcken behöver beskrivas. Vidare efterfrågas ett förtydligande om framtida transporter av farligt gods och hur en eventuell olycka ska kunna hanteras så att föroreningar inte når Säveån. Behov av uppsamling och avstängning bör beaktas i projektet.

Kommunen anser också att det är otydligt hur träd och vegetation i kantzonen påverkas. Det behöver säkerställas i järnvägsplanen att strandzonen och naturmiljön skyddas.

Förorenade områden

Kommunen instämmer i att det är viktigt att undersöka stolpar, betong och mark med hänsyn till risken för föroreningar.

Ljudmiljö och vibrationer

Kommunen noterar att elektrifieringen i sig inte bedöms öka trafiken och att bullret snarare kan minska något när ellok används i stället för diesellok. Samtidigt anser kommunen att konsekvenserna av en möjlig framtida ökning av spårtrafiken behöver utredas, särskilt i förhållande till närliggande bostäder. Eftersom området ligger på postglacial lera behöver det även bedömas om framtida förändringar kan medföra problem med vibrationer.

Elektromagnetisk strålning

Kommunen anser att Trafikverket behöver säkerställa att medelvärdet för fältstyrkan inte överstiger 0,4 µT vid bostäder som en försiktighetsåtgärd vid långvarig exponering.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna. Synpunkterna avseende naturmiljö, vattenmiljö, dagvatten, förorenade områden, buller och vibrationer samt elektromagnetiska fält tas med i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen och plan- och miljöbeskrivningen.

När det gäller naturmiljö kommer Trafikverket i det fortsatta arbetet att beskriva projektets påverkan på Säveån och närliggande naturmiljöer, inklusive frågor om strandzon, vegetation, skyddsvärden och behov av försiktighetsåtgärder under byggskedet. Eventuella åtgärder som berör alléträd eller andra skyddade naturmiljöer kommer att hanteras enligt gällande bestämmelser och, där så krävs, i dialog med berörda myndigheter.

När det gäller vattenmiljö och dagvatten delar Trafikverket kommunens uppfattning att det är viktigt att tydligt redovisa anläggningens avvattning och eventuell påverkan på recipienter. Frågor om avvattning, dagvattenhantering samt behov av skyddsåtgärder för att minska risken för påverkan på Säveån kommer att beskrivas vidare i det fortsatta planarbetet. Även frågan om eventuell påverkan på Bergsjöbäcken kommer att behandlas i det fortsatta arbetet.

Avseende transporter av farligt gods konstaterar Trafikverket att projektet avser elektrifiering av befintligt spår och inte i sig förändrar spårets funktion eller transportupplägg. Frågor om risker och behov av eventuella skyddsåtgärder kopplade till anläggningen kommer att hanteras utifrån projektets förutsättningar i det fortsatta arbetet.

När det gäller buller och vibrationer bedömer Trafikverket att den aktuella åtgärden inte innebär en sådan förändring av

spåranläggningen att den i sig medför behov av ytterligare bullerutredning till följd av själva elektrifieringen. Åtgärden bedöms inte heller påverka trafikalstringen på banan. I samband med projektet kommer spåret att justeras och befintliga sättningar att åtgärdas, vilket generellt kan ge positiva effekter på gångdynamik och därmed även på buller- och vibrationsnivåer.

När det gäller elektromagnetiska fält kommer frågan att behandlas vidare i plan- och miljöbeskrivningen utifrån projektets förutsättningar. Mot bakgrund av den begränsade trafikeringen på Fjällbospåret och befintlig kunskap om elektromagnetiska fält från järnväg bedöms exponeringen vid närliggande bebyggelse vara låg.

Uppdatering 2026-08-12

Tidigare föreslagna åtgärder på banan, för att justera sättningar har utgått. Dessa åtgärder kommer inte genomföras.

Trafikverket har istället beslutat att anpassa kontaktledningen utifrån befintligt spår. Således finns inget behov att schakta ur och höja banan. Därmed utgår även övrig baxning och justering av spåret.

3.1.3 Samråd med kollektivtrafikmyndighet

Västtrafik bjöds in till skriftligt samråd via brevutskick. Samrådsperioden var mellan 2 mars och 20 mars 2026. Samrådsunderlaget hölls tillgängligt på Trafikverkets webbsida för projektet under hela samrådsperioden.

Inga synpunkter från Västtrafik inkom under samrådsperioden.

3.1.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.1.4.1 Försvarsmakten

Järnvägsplanen berörs inte av några öppet utpekade riksintressen för totalförsvarets militära del. Försvarsmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar att påtagligt skada riksintressen för totalförsvarets militära del.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.1.4.2 Myndigheten för civilt försvar

Myndigheten för civilt försvar avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.1.4.3 Sveriges geologiska undersökning (SGU)

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har tagit emot rubricerad remiss. SGU avstår från att granska remissen men hänvisar till SGU:s allmänna riktlinjer.

Allmänna riktlinjer infrastruktur

Markens geologiska och morfologiska egenskaper är grundläggande för olika områdens miljöförhållanden, geotekniska egenskaper, grundvattenförhållanden och associerade risker. Tidig användning av geologisk information vid planering och projektering kan därmed minska kostnader och miljöpåverkan samt förkorta ledtider för samtliga involverade aktörer.

SGU vill generellt påpeka att vid val av anläggningsmetod och underhållsarbete har typ av jordart, jorddjup och bergart samt grundvattennivån betydelse ur en hållbar miljö- och kostnadssynpunkt. Kunskap om markens beskaffenhet avseende dessa parametrar kan till exempel användas för optimal placering, design, utförande och underhåll av infrastrukturanläggningar, lednings-, spår- och vägdragning inklusive tillhörande grundläggning och storleksbestämning av eventuella fundament. Detta för att ur teknisk- och miljösynpunkt erhålla hög säkerhet, men även för att om möjligt minska behov av bergmaterial och erforderlig transport. SGU anser att krossat berg eller morän ska användas i stället för naturgrus.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.1.4.4 Statens geotekniska institut (SGI)

Statens geotekniska institut har tagit del av handlingarna. Myndigheten svarar att man avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.1.4.5 Strålskyddsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten anser att magnetfältsnivåer vid närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt bör redovisas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen, särskilt där nivåerna kan förväntas bli förhöjda. Myndigheten framhåller att det är miljöbalken som ska ligga till grund för bedömningen av olika alternativ och av behovet av eventuella exponeringsbegränsande åtgärder.

Myndigheten upplyser vidare om att Folkhälsomyndigheten är tillsynsvägledande i dessa frågor, eftersom ärendet avser miljöfarlig verksamhet som inte omfattas av tillståndsplikt enligt strålskyddslagen. Strålsäkerhetsmyndigheten beskriver också att elektromagnetiska fält kring järnvägsnät kan påverka omgivningen. Elektriska fält skärmas i hög grad av vegetation och byggnadsmaterial och bedöms därför normalt inte ge upphov till betydande nivåer inomhus, medan magnetfält inte avskärmas på samma sätt och därför kan bidra till förhöjda nivåer även inomhus.

Vidare hänvisar myndigheten till sina allmänna råd om begränsning av allmänhetens exponering för elektromagnetiska fält, där referensvärdet för magnetfält vid järnvägens systemfrekvens 16,7 Hz anges till 300 mikrotesla. Detta värde är satt för att med god marginal skydda mot säkerställda hälsorisker, främst nerv- och muskelpåverkan.

Strålsäkerhetsmyndigheten redogör också för forskningsläget kring långvarig exponering för lågfrekventa magnetfält. Myndigheten konstaterar att epidemiologiska studier har visat en observerad fördubbling av barnleukemi hos grupper som exponerats för 0,4 µT eller högre i medelvärde, jämfört med grupper som exponerats för 0,1 µT eller lägre. Samtidigt framhåller myndigheten att sambandet är för svagt för att ett orsakssamband ska kunna fastställas och att stöd från djur- och cellstudier saknas. Mot denna bakgrund har IARC klassat lågfrekventa magnetfält som möjligen cancerframkallande, vilket motsvarar den lägsta graden av misstanke.

Avslutningsvis uppger myndigheten att egna mätningar visar att ungefär hälften av landets bostäder har årsmedelvärden för magnetfält under 0,05 µT och att cirka 95 procent av bostäderna ligger under 0,2 µT. Den dominerande frekvensen i dessa exponeringar är enligt myndigheten 50 Hz.

Trafikverkets svar

Trafikverket tackar för synpunkterna och den lämnade informationen. Frågan om elektromagnetiska fält kommer att behandlas i det fortsatta arbetet med plan- och miljöbeskrivningen utifrån projektets förutsättningar.

Mot bakgrund av befintlig kunskap om elektromagnetiska fält från järnväg samt den begränsade trafikeringen på Fjällbospåret bedömer Trafikverket att exponeringen vid närliggande bebyggelse är låg. Gällande referensvärden för allmänheten bedöms därmed normalt inte överskridas. Behovet av ytterligare redovisning eller eventuella försiktighetsåtgärder kommer att bedömas inom ramen för det fortsatta planarbetet.

3.1.4.6 Svenska kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende. Bolaget har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter på rubricerad remiss.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.1.4.7 Skanova (Telia Company) AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Skanova önskar i ett tidigt skede medverka i planarbetet när ledningssamordning påbörjas och kallas till samrådsmöten för det aktuella området för att kunna samordna nya och befintliga ledningar.

Tvingas Skanova vidta undanflyttnings åtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra järnvägsplanen så skall kostnadsfördelning mellan Trafikverket och Skanova ske enligt gällande avtal och lagar.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information och kommer kalla Skanova och andra ledningsägare till samrådsmöte för att minimera påverkan på befintliga ledningar.

Trafikverket bedömer i nuläget att några ledningar inte behöver flyttas, men några kan bli påverkade av schaktningsåtgärder i samband med justering av banan.

Uppdatering 2026-08-12

Tidigare föreslagna schaktningsåtgärder har utgått. Dessa åtgärder kommer inte genomföras.
Trafikverket har istället beslutat att anpassa kontaktledningen utifrån befintligt spår. Således finns inget behov att schakta ur och höja banan. Därmed utgår även övrig baxning och justering av spåret.

3.1.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

De enskilda som kan bli särskild berörda bjöds in till skriftligt samråd via brevutskick. Samrådsperioden var mellan 2 mars och 20 mars 2026. Samrådsunderlaget hölls tillgängligt på Trafikverkets webbsida för projektet under hela samrådsperioden.

Under samrådsperioden inkom sex yttranden från privatpersoner:

Påverkan på trafik, buller och vibrationer

Flera synpunkter rör oro för ökad och mer frekvent tågtrafik, inklusive trafik nattetid, samt vilka tider spåret kommer att trafikeras. Det efterfrågas även svar på hur elektrifieringen kan påverka buller, vibrationer, hastigheter och om vibrationsmätningar samt bullerdämpande åtgärder planeras för närboende. I flera yttranden beskrivs att tågtrafiken redan idag upplevs orsaka kraftiga vibrationer och sättningar i närliggande fastigheter, och det framförs önskemål om vibrationsmätningar och konsekvensbeskrivningar både före och under byggskedet.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar de synpunkter som inkommit om upplevda störningar i form av buller, vibrationer och sättningar i närliggande fastigheter. Projektet avser elektrifiering av befintligt spår och innebär åtgärder inom redan etablerat järnvägsområde. Synpunkter avseende buller och vibrationer från dagens anläggning hanteras inte inom ramen för elektrifieringen. Åtgärden medför inte någon ökning av hastigheten på banan eller någon sådan förändring av trafikfunktionen att buller- eller vibrationsnivåerna ökar till följd av själva elektrifieringen.

Ellok har generellt något lägre bullernivå än diesellok. Inom ramen för projektet kommer dessutom spåret att justeras och befintliga sättningar att åtgärdas, vilket ger en jämnare bana och något som generellt har positiva effekter avseende buller och vibrationer.

Frågor om skyddsåtgärder och kontroll under byggskedet hanteras i den fortsatta projekteringen och i entreprenadskedet utifrån gällande krav och de lokala förutsättningarna. Hastigheten på spåret kommer inte att förändras till följd av åtgärden och kommer även fortsättningsvis att vara 10 km/tim.

Uppdatering 2026-08-12

Tidigare föreslagna åtgärder på banan, för att justera sättningar har utgått. Dessa åtgärder kommer inte genomföras. Det innebär att projektet inte kommer ha någon inverkan på buller- och vibrationsnivåer, inte heller åt det positiva hållet förutom det som kommer av att man kan köra med ellok istället för diesellok.

Påverkan under byggtiden

Några synpunkter gäller hur byggarbetena kan påverka närboende, exempelvis genom tunga maskiner, påverkan på allmänning och lekplats samt risk för skador på träd och intilliggande fastigheter. Det finns även oro för att markrörelser i lermark vid montage av stolpar eller vid tung trafik under byggskedet kan orsaka sättningar och skador på närliggande hus. Särskilt lyfts behovet av försiktighetsåtgärder, mätningar och hänsyn till transportvägar som Högbrogatan. Det finns också frågor om boende kommer att informeras genom exempelvis informationsmöten.

Trafikverkets svar

Trafikverket kommer i den fortsatta planeringen att verka för att påverkan på omgivningen under byggskedet begränsas så långt som möjligt. Byggtrafiken bedöms i huvudsak kunna ske inom spårområdet med spårburna fordon. Viss trafik kan dock behöva ske via det omgivande vägnätet, bland annat för tillfart till arbetsområden. Under byggskedet kommer arbetena att utföras med hänsyn till gällande riktvärden för vibrationer och buller.

I kommande samrådshandling kommer det att framgå vilka områden som kan behöva tas i anspråk med tillfällig nyttjanderätt, exempelvis för arbetsytor, upplag eller byggtrafik. Trafikverket kommer även fortsättningsvis att beakta frågor om markförhållanden, transporter, träd, intilliggande fastigheter och andra omgivningspåverkande faktorer i den fortsatta projekteringen och inför entreprenaden.

Boende och andra berörda kommer att informeras vidare i den fortsatta processen. Under samråd om planutformning, planeras även samrådsmöte att hållas för allmänheten och närboende.

Uppdatering 2026-08-12

Tidigare föreslagna åtgärder på banan, för att justera sättningar har utgått. Dessa åtgärder kommer inte genomföras. Detta innebär att omgivningpåverkan för intilliggande fastigheter blir mindre och arbetet kommer genomföras under en kortare period.

Hälsa och teknisk påverkan

En synpunkt lyfter frågor om hur elektromagnetiska fält från den nya kontaktledningen kan påverka människors hälsa och teknisk utrustning i hemmet.

Trafikverkets svar

Elektromagnetiska fält från järnväg uppstår främst kring kontaktledningen och är normalt relativt svaga när inget tåg är i närheten, men ökar under den korta tid då tåg passerar. Fälten är starkast närmast anläggningen och avtar med avståndet. Utifrån känd kunskap om elektromagnetiska fält från järnväg samt den låga trafikeringen på Fjällbospåret bedöms exponeringen vid närliggande bebyggelse vara låg och gällande referensvärden för allmänheten bedöms normalt inte överskridas.

Säkerhet vid övergångar och passager

Synpunkter uttrycker oro för säkerheten vid obevakade övergångar och i anslutning till järnvägen, särskilt för barn och boende om tågtrafiken ökar. Det efterfrågas förbättrade skyddsåtgärder, såsom bommar, signaler eller högre stängsel. Det lyfts även att järnvägsbron historiskt har varit en viktig passage för gång- och cykeltrafik mellan Utby och Sävedalen och att den avstängda bron innebär en betydande omväg. Frågor ställs om avstängningen är en rutinåtgärd eller föranledd av någon incident, samt om säkerheten kan höjas med bibehållen möjlighet till passage.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar de synpunkter som framförts om säkerheten vid övergångar och passager i anslutning till järnvägen. De säkerhetshöjande åtgärder som ingår i projektet syftar i första hand till att förhindra otillåten passage över järnvägsbron vid Säveån. Järnvägsbron är inte avsedd för gång- och cykeltrafik och kommer inte heller fortsatt att vara tillåten att använda för sådana ändamål.

Inom ramen för det aktuella projektet planeras i övrigt inga ytterligare åtgärder avseende stängsel, staket eller andra skyddsanordningar. Bedömningen utgår från spårets begränsade trafikmängd och låga hastighet.

Uppdatering 2026-08-12

Trafikverket har inte funnit några registrerade servitut eller andra rättigheter som medger gång- och cykelpassage över järnvägsbron. Det finns inte heller några handlingar i Trafikverkets arkiv som visar att bron varit avsedd som allmän gång- och cykelpassage. Trafikverket har även varit i kontakt med Göteborgs Stad och Partille kommun, som inte heller har kunnat finna någon dokumentation som visar att bron får användas för detta ändamål.

Det är inte tillåtet för obehöriga att vistas inom spårområdet. Allmänhetens passage över järnvägsspår får endast ske vid särskilt anordnade övergångar. Enligt Trafikverkets säkerhetsbestämmelse TDOK 2016:0289 får endast personer som har ett uppdrag eller tillstånd från Trafikverket eller ett järnvägsföretag med trafikeringsavtal vistas inom spårområdet.

Säkerhetsavståndet omfattar området inom 2,2 meter från närmaste räl eller 4 meter från närmaste spänningssatta del av kontaktledningsanläggningen, beroende på vilket avstånd som är längst. Passagen över bron ligger inom detta område och får därför inte användas av obehöriga. När spåret elektrifieras tillkommer dessutom de risker och elsäkerhetskrav som följer av den spänningssatta kontaktledningsanläggningen.

Trafikverket kommer därför att sätta upp en grind som förhindrar obehörig passage över bron. Någon ny gång- och cykelpassage kommer inte att anläggas inom ramen för projektet. Gående och cyklister hänvisas i stället till närliggande passager över Säveån, exempelvis bron vid Lemmingsgatan eller gång- och cykelbron vid Industrivägens östra ände.

Påverkan på landskapsbild och boendemiljö

Några synpunkter rör att kontaktledningsstolpar och elledningar kan påverka utsikten, områdets karaktär och upplevelsen av boendemiljön. Det framförs önskemål om att stolparnas placering anpassas så att de i möjligaste mån inte hamnar i linje med bostadsfönster samt att deras utformning anpassas till befintliga stolpar i området. Det uttrycks också oro för att elektrifieringen ytterligare ska förstärka den industriella karaktären i området och påverka fastighetsvärden negativt. Det finns

frågor om träd och vegetation längs spåret kommer att påverkas, exempelvis genom gallring, och om detta kan leda till ökad bländning från solcellsparken.

Trafikverkets svar

Elektrifieringen innebär nya kontaktledningsstolpar och ny kontaktledning med en viss visuell förändring. Inom området finns dock redan idag äldre kontaktledningsstolpar från en tidigare anläggning. Placeringen av nya kontaktledningsstolpar behöver ske med hänsyn till gällande tekniska krav. Mellan spårområdet och bostadskvarteren finns dessutom en avskärmande trädridå på kommunal mark, vilken endast berörs i mycket begränsad omfattning av projektet. Sammantaget bedöms förändringen bli liten för närliggande bebyggelse.

3.1.6 Samråd allmänheten

Handlingen har hållits tillgänglig för allmänheten på Trafikverkets webbsida för projektet under hela samrådsperioden.

Inga synpunkter från allmänheten inkom under samrådsperioden.

3.2 Samråd vid utformning av planförslaget

Samråd vid utformning av planförslaget hölls under perioden 21 maj 2026 till 17 juni 2026. Samrådet skedde genom remiss till berörda via brev. Planhandlingarna fanns att läsa på Trafikverkets hemsida.

Totalt inkom fem yttranden från närboende och nio yttranden från myndigheter, organisationer och företag

3.2.1 Samråd med berörd länsstyrelse

Länsstyrelsen i Västra Götalands län bjöds in till ett skriftligt samråd under perioden 21 maj till 17 juni 2026.

Länsstyrelsen Västra Götaland har inkommit med yttrande över Trafikverkets samrådsförslag för järnvägsplan för elektrifiering av Fjällbospåret mellan Sävenäs rangerbangård och Mellby industriområde, bandel 602.

Länsstyrelsen beslutade den 29 april 2026 att projektet inte kan antas innebära betydande miljöpåverkan. Ändamålet med järnvägsplanen är att möjliggöra elektrifiering av ett befintligt cirka 770 meter långt

järnvägsspår, som saknat elektrifiering sedan kontaktledningen avvecklades på 1990-talet.

Buller och elektromagnetiska fält

Länsstyrelsen bedömer att Trafikverkets beskrivning av buller och elektromagnetiska fält är bra och att frågorna har omhändertagits på ett godtagbart sätt. Länsstyrelsen anser dock att plan- och miljöbeskrivningen behöver förtydligas avseende avståndet till närmaste bostad, eftersom olika avstånd anges i handlingen.

Markmiljö

Inom det undersökta området förekommer förorenade massor med halter mellan Naturvårdsverkets riktvärden för känslig markanvändning och mindre känslig markanvändning. Om massorna ska återanvändas inom projektet behöver hanteringen och återanvändningen konsekvensbeskrivas och riskbedömas. Bedömningen ska omfatta miljöpåverkan på de platser där återanvändning eller hantering ska ske samt eventuella påverkansområden. Eventuella behov av åtgärder behöver redovisas. Länsstyrelsen framhåller även att mark- och materialhantering kan vara anmälningspliktig om åtgärderna innebär risk för spridning eller exponering av föroreningar. Hanteringen ska stämmas av med tillsynsmyndigheterna i Göteborgs Stad och Partille kommun.

Naturmiljö

Länsstyrelsen bedömer att en konventionell trädfri skötselgata om 20 meter på vardera sidan om spårmitt troligen inte är möjlig i anslutning till bron över Säveån, med hänsyn till strandvegetationens betydelse för vattendraget och Natura 2000-området. I stället behöver en anpassad trädsäkring tas fram.

Länsstyrelsen påpekar även att plan- och miljöbeskrivningen behöver redovisa effekter och konsekvenser för berörda strand- och biotopskyddsområden. Den behöver också redovisa planens konsekvenser för möjligheterna att upprätthålla gynnsam bevarandestatus för skyddade livsmiljöer och arter, samt konsekvenserna för Säveåns Natura 2000-område.

Vattenmiljö

Trafikverket har identifierat oavsiktliga utsläpp under byggskedet som den största risken för vattenmiljön. Länsstyrelsen betonar därför vikten av att följa upp de skydds- och försiktighetsåtgärder som beskrivs i underlaget, i syfte att minimera risken för påverkan på Säveån.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

Sedan samrådshandlingarna skickats ut för samråd har Trafikverket beslutat att åtgärder på spåret inte kommer att utföras. Arbeten med förstärkning av bankroppen och justeringar av rälsen kommer inte att utföras, det innebär generellt att projektet blir mindre omfattande och kommer innebära färre massor och mindre risk för påverkan på vattendrag och naturmiljö.

Plan- och miljöbeskrivningen har setts över och justerats så att avståndet mellan närmaste bebyggelse och spåret redovisas enhetligt. Korrekt avstånd är 25 meter.

Schaktningsarbeten kommer begränsas enbart till nya fundament för kontaktledningsstolpar, ny grind samt stolpar för skyddsportaler. Mängden massor som kommer hanteras inom ramen för projektet blir därmed förhållandevis liten, men kommer hanteras enligt projektets masshanteringsplan. Detta finns mer utförligt beskrivet i plan- och miljöbeskrivningen i avsnitt 4.3.6.

Gällande konsekvensbedömning av biotopskyddsområden och strandskyddsområden, så bemöts det i avsnitt 6.4.4 och 6.4.5 i plan- och miljöbeskrivningen.

Någon trädfri skötselgata om 20 meter är inte planerad. En del enstaka grenar kan dock behöva tas ner samt några träd i anslutning till Jernhusens anläggning.

Skydds- och försiktighetsåtgärder kommer följas upp inom ramen för projektet. Uppföljningen kommer omfatta kontroll av att miljöåtgärder har genomförts enligt projektets miljösäkringsplan.

3.2.2 Samråd med berörda kommuner

Partille kommun och Göteborgs stad bjöds in till samråd under perioden 21 maj till 17 juni 2026. Kommunerna erbjöds samrådsmöte, men avstod och yttrade sig skriftligt.

3.2.2.1 Partille kommun

Partille kommun har inga principiella invändningar mot planförslaget och ser i huvudsak positivt på elektrifieringen av Fjällbospåret. Kommunen

bedömer att det finns etablerade strategier och åtgärder för att förebygga och begränsa projektets negativa hälso- och miljöeffekter.

Kommunen framhåller samtidigt att det under byggskedet finns viss risk för störningar och klagomål från närboende, samt eventuell påverkan på trafik längs Industrivägen och intilliggande gång- och cykelväg. Det är därför viktigt att Trafikverket säkerställer tidig, tydlig och löpande information till både kommunen och kommuninvånare samt vidtar förebyggande åtgärder i god tid inför byggstart.

Partille kommun efterfrågar ett förtydligande av vilken maximal tillåten fordonshöjd som kommer att gälla vid plankorsningen över Industrivägen efter elektrifieringen, samt vilka konsekvenser detta kan få för kommunen och för verksamheter i området som använder tunga eller höga transporter.

Kommunen bedömer att förorenad mark beskrivs på ett tydligt sätt i samrådshandlingen och ser positivt på att en markmiljöundersökning ska genomföras. Resultatet från undersökningen ska skickas till kommunens miljö- och tillståndsenhet när den är klar. Om undersökningen visar föroreningshalter över riktvärden för mindre känslig markanvändning ska en särskild anmälan om avhjälpandeåtgärder tas fram och skickas till kommunen. Partille kommun bedömer däremot att det inte är rimligt att kräva markmiljöundersökning utanför redovisat utredningsområde.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information. Under samrådstiden besvarades frågor kring utmärkningen av plankorsningarna, gällande maxhöjd och vem som ansvarar för utmärkningen.

Trafikverket kommer att sätta skyddsportaler på bägge sidor av spåret vid plankorsningen. Skyddsportalens underkant (dvs underkant skylt ”LIVSFARLIG LEDNING”) placeras ca 4,7 m över vägen/gatan. Trafikverket ansvarar för att sätta upp de skyltar som behövs.

Inför plan och miljöbeskrivningen har en markmiljöundersökning utförts. I undersökningen provtogs mark, betong i fundament, och färg på kontaktledningsstolparna. Proverna i jord uppvisade relativt låga föroreningshalter. Fyra provpunkter visade föroreningshalter som översteg naturvårdsverkets riktlinjer för känslig markanvändning (KM) (Naturvårdsverket, 2009) för ämnena kobolt, bly, arsenik, zink, och bensen. De prover som överskred riktvärdena för KM bedöms inte innebära några oacceptabla risker för miljö och hälsa. Undersökningen kommer skickas till kommunen.

Inför byggnation kommer den kommande entreprenören informera kommunen och närboende kring arbetet.

3.2.2.2 Göteborgs stad

Göteborgs Stad är i huvudsak positiva till förslaget och bedömer att elektrifieringen av Fjällbospåret ligger i linje med översiktsplanens utpekade användning, då området till största del är utpekat som verksamhetsmark. Staden ser positivt på att åtgärden kan bidra till ökad robusthet och flexibilitet i järnvägsnätet.

Göteborgs Stad framhåller samtidigt att hänsyn behöver tas till naturmiljön vid Säveån och till biotopskyddade alléer vid genomförandet av åtgärden. Särskilt lyfts björkallén väster om spåret, som omfattas av biotopskydd och bör värnas, bland annat vid placering av kontaktledningsstolpar.

Staden påpekar även att den utpekade etableringsytan ligger nära ett radhusområde och att det därför är viktigt att begränsa buller och störningar under byggskedet. Eftersom kontaktledningsstolparna i huvudsak föreslås placeras öster om spåren bedömer Göteborgs Stad att förutsättningarna för begränsad eller ingen påverkan på björkallén är goda.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

Hänsyn till Säveån och annan naturmiljö har tagits. De skydds- och försiktighetsåtgärder som finns beskrivna i plan- och miljöbeskrivningen under avsnitt 3.4.2 som kommer följas upp enligt projektets miljösäkringsplan.

Björkallén bedöms inte påverkas i någon högre utsträckning. En del enstaka grenar kan dock behöva tas ner samt några träd i anslutning till Jernhusens anläggning.

Inför granskningsskedet har etableringsytan flyttats in på Jernhusens depåområde, längre bort från bostadsbebyggelsen. Därmed minskar risken för störningar.

3.2.3 Samråd med kollektivtrafikmyndighet

Västtrafik bjöds in till skriftligt samråd via brevutskick. Samrådsperioden var mellan 21 maj och 17 juni 2026. Handlingarna hölls tillgängligt på Trafikverkets webbsida för projektet under hela samrådsperioden.

Inga synpunkter från Västtrafik inkom under samrådsperioden.

3.2.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.2.4.1 Strålskyddsmyndigheten

Strålskyddsmyndigheten ser positivt på redovisning av magnetfältsnivåer i framtida plan- och miljöbeskrivningen för närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt och där magnetfältsnivån kan förväntas bli förhöjd på grund av kraftledningar.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.2.4.2 Statens geotekniska institut (SGI)

Statens geotekniska institut har tagit del av handlingarna. Myndigheten svarar att man avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.2.4.3 Energimyndigheten

Statens geotekniska institut har tagit del av handlingarna. Myndigheten svarar att man avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.2.4.4 Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket har tagit del av handlingarna. Myndigheten svarar att man avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.2.4.5 Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har tagit del av handlingarna. Myndigheten svarar att man avstår från att yttra sig i ärendet.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.2.4.6 Försvarsmakten

Järnvägsplanen berörs inte av några öppet utpekade riksintressen för totalförsvarets militära del. Försvarsmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar att påtagligt skada riksintressen för totalförsvarets militära del.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.2.4.7 GlobalConnect AB

GlobalConnect har inga befintliga fiberanläggningar inom aktuellt planområde. Någon direkt påverkan på bolagets anläggningar bedöms därför inte föreligga. GlobalConnect har därmed inga erinringar mot planförslaget.

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.2.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

De enskilda som kan bli särskild berörda bjöds in till samråd via brevutskick. De fastighetsägare som berördes av markintrång erbjöds samråd på orten. Samrådsperioden var mellan 21 maj och 17 juni 2026. Samrådsunderlaget hölls tillgängligt på Trafikverkets webbsida för projektet under hela samrådsperioden.

Under samrådsperioden inkom fem yttranden från privatpersoner:

Påverkan på buller och trafikering

Flera synpunkter rör störningar från befintlig tågtrafik, särskilt i form av buller, gnissel och dån när tågen passerar, vilket upplevs som påfrestande för närboende. Det lyfts särskilt att störningarna påverkar boendemiljön, exempelvis möjligheten att få småbarn att sova. Det finns också frågor om vilka tider spåret kommer att trafikeras framöver och vilka tider trafikering är tillåten, då nattlig trafik uppges förekomma redan idag. I flera yttranden framförs önskemål om bullerskydd längs järnvägen.

Trafikverkets svar

Projektet avser elektrifiering av befintligt spår och innebär åtgärder inom redan etablerat järnvägsområde. Synpunkter avseende buller och vibrationer från dagens anläggning hanteras inte inom ramen för elektrifieringen. Åtgärden medför inte någon ökning av hastigheten på banan eller någon sådan förändring av trafikfunktionen att buller- eller vibrationsnivåerna ökar till följd av själva elektrifieringen. Framtida trafikering styrs inte av elektrifieringen i sig, utan av behovet och verksamheten på Mellby industriområde och Jernhusens servicedepå.

Åtgärden är inte av den omfattningen att den medför att det finns behov av skyddsåtgärder såsom bullerplank.

Påverkan under byggtiden

Synpunkter lyfter oro för störningar under byggskedet, bland annat buller, vibrationer, sena arbetstider och tung byggtrafik. Det beskrivs att transporter på Högbrogatan tidigare orsakat kraftiga vibrationer i närliggande bostäder, särskilt med hänsyn till områdets lermark. Det efterfrågas därför besked om hur skador på fastigheter ska förebyggas, hur framkomlighet och bommar ska hanteras under byggtiden samt om installationen kan medföra ytterligare ljudstörningar.

Trafikverkets svar

Trafikverket kommer inte längre att genomföra några fysiska åtgärder

på själva spåret, vilket tidigare aviserats. De åtgärder som kvarstår avser schaktning för nya kontaktledningsstolpar med fundament, uppsättning av ny kontaktledning samt mindre kompletterande arbeten. Detta bedöms vara arbeten med begränsad omgivningspåverkan.

Frågor om praktiskt genomförande, exempelvis transporter, arbetstider och tillfällig påverkan under byggtiden, hanteras i den fortsatta projekteringen och planeringen av entreprenaden. Det går inte svara mer utförligt än så i detta skede, mer än att omfattningen kommer vara mindre än tidigare beräknat.

Risk för sättningar och behov av utredningar

Flera synpunkter gäller risken för sättningar och skador på närliggande fastigheter till följd av schaktning, pålning, vibrationer och tung trafik. Det efterfrågas geotekniska utredningar, referensmätningar före byggstart samt löpande vibrationsmätningar under byggskedet. Det finns också önskemål om tydlighet kring ansvar och försäkringsfrågor om byggskador skulle uppstå.

Trafikverkets svar

Eftersom projektet inte längre omfattar några fysiska åtgärder på själva spåret, utan endast schaktning för kontaktledningsstolpar med fundament, bedöms behovet av ytterligare geotekniska undersökningar inför arbetet inte vara påkallat. Inga pålningsarbeten eller liknande arbeten som skapar omfattande vibrationer kommer göras.

Hälsa och elektromagnetiska fält

En synpunkt gäller behovet av att redovisa magnetfältsnivåer vid närliggande bostäder efter elektrifieringen. Det efterfrågas platsspecifika beräkningar och att försiktighetsprincipen tillämpas i den fortsatta planeringen.

Trafikverkets svar

Utifrån känd kunskap om elektromagnetiska fält från järnväg samt den låga trafikeringen på Fjällbospåret bedöms exponeringen vid närliggande bebyggelse vara låg. Gällande referensvärden för allmänheten bedöms normalt inte överskridas. Järnvägsplanen har skickats på remiss till Strålskyddsmyndigheten.

I avsnitt 4.3.4.2 i plan och miljöbeskrivningen finns mer information kring elektromagnetiska fält.

Säkerhet och tekniska anläggningar

Synpunkter har framförts kring behovet av att säkerställa att eventuella säkerhetssystem vid överfarter inte medför störande ljud för närboende. Det finns även frågor om hur passager och infarter ska hanteras under byggtiden för att upprätthålla trygghet och ordning i området.

Trafikverkets svar

Någon bomanläggning med ljud- och ljussignal är inte aktuell vid Högbrogatan.

Huruvida vägbommen över Högbrogatan kommer att hållas stängd eller öppen är inte något som Trafikverket kan påverka utöver vad som gäller för entreprenaden.

Säkerhet vid övergångar och passager

Det lyfts att järnvägsbron historiskt har varit en allmän passage för gång- och cykeltrafik mellan Utby och Sävedalen och att det finns en uttalad tillåtenhet för gående och cyklister att denna väg, kopplat till kommunala anslag för upprustning av brons trädäck.

Trafikverkets svar

Trafikverket har inte hittat några registrerade servitut eller andra rättigheter som medger gång- och cykelpassage över järnvägsbron. Vi har heller inte kunnat hitta några handlingar i vårt arkiv som visar att gång- och cykelpassage på järnvägsbron varit avsedd för allmänheten.

Trafikverket har också varit i kontakt med Göteborgs stad och Partille kommun, och inte heller där finns dokumentation om att järnvägsbron kan användas som allmän gång- och cykelpassage.

Det är otillåtet att vistas i spårområde utan uppdrag eller tillstånd. Allmänhetens passage över spår är bara tillåten på särskilda övergångar. I Trafikverkets styrande dokument TDOK 2016:0289 (Säkerhet vid aktiviteter i spårområdet) står att endast den som har uppdrag eller tillstånd av Trafikverket, eller av ett järnvägsföretag med trafikeringsavtal, får vistas i spårområdet.

Spårområdet definieras av området 2,2 m från närmsta räl eller 4 meter från närmsta spänningssatta del av kontaktledningsanläggningen, beroende på vilket avstånd som blir längst. Passagen över bron är inom spårområdet och är således otillåten att beträda av obehörig. Av den anledningen kommer Trafikverket sätta upp en grind för att förhindra passage av obehöriga och därmed öka säkerheten.

Ingen separat ny passage kommer att upplåtas. Istället hänvisas allmänheten till närmsta passager över Säveån, exempelvis bron på Lemmingsgatan eller GC-bron vid östra änden av Industrivägen.

Påverkan på vegetation, belysning och närmiljö

Flera synpunkter rör hur projektet kan påverka vegetation och därmed områdets bullerskydd och karaktär. Det efterfrågas besked om träd kommer att tas ned och om nyplantering i så fall planeras. Det finns även frågor om belysning kommer att installeras och att sådan i så fall bör anpassas till närliggande bostäder.

Trafikverkets svar

Inom ramen för projektet planeras ingen ny belysning.

Den trädallé som ligger mellan bebyggelsen och spåret står på kommunal mark bedöms inte påverkas i någon högre utsträckning. En del enstaka grenar kan dock behöva tas ner samt några träd i anslutning till Jernhusens anläggning.

Påverkan på landskapsbild och boendemiljö

Några synpunkter lyfter att kontaktledningsstolpar och ledningar nära bostäder riskerar att förändra landskapsbilden och förstärka områdets industriella karaktär. Det efterfrågas att stolpplacering redovisas och anpassas för att minska visuell påverkan samt att befintlig vegetation bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

Trafikverkets svar

Kontaktledningsstolpar och ledningar innebär en viss visuell förändring i järnvägsmiljön. Åtgärderna sker dock inom ett redan etablerat järnvägsområde som tidigare varit elektrifierat. Det finns redan idag kontaktledningsstolpar i järnvägsområdet från tidigare anläggning, varför förändringen blir ringa. De befintliga stolpar som idag finns i järnvägsområdet är placerade väster om spåret. Nya kontaktledningsstolpar kommer placeras öster om spåret, på motsatt sida från bostadsbebyggelsen. Den exakta stolpplaceringen utgår från järnvägsanläggningens tekniska krav och säkerhetskrav och finns bland annat redovisade på plankartorna.

Det kan bli aktuellt att ta ner några grenar på några ställen i trädridån mellan bebyggelsen och järnvägen, vilket dock inte bedöms påverka trädridåns intryck och avskärmade effekt.

3.2.5.1 Samrådsmöte på orten

En fastighetsägare hade önskat samrådsmöte med Trafikverket.

Den 3 juni hölls ett samrådsmöte på plats med fastighetsägaren. Trafikverket redogjorde för projektets bakgrund, syfte och omfattning. Vid tidpunkten för mötet fanns en tillfällig nyttjanderätt som berörde den aktuella fastigheten redovisade på plankartorna. Sedan mötet ägt rum, har Trafikverket beslutat att de anläggningsåtgärder som föranlett behovet av tillfällig nyttjande rätt inte ska utföras. Den tillfälliga nyttjanderätt som berör fastigheten kommer därför att tas bort i granskningshandlingarna.

3.2.5.2 Samråd med berörda ledningsägare

Samråd har skett med följande ledningsägare.

- Skanova
- Göteborg Energi
- Partille Energi
- Gothnet
- Tele2

Löpande avstämningsmöten har hållits med ledningsägarna. En av de främsta frågorna har varit att få information om ledningarnas position och beskaffenhet. Även möjliga skyddsåtgärder har utretts tillsammans med ledningsägarna. Utöver detta har Trafikverket och ledningsägarna gått igenom Trafikverkets ledningsarbete och tidplan för projektet.

Ett PM Ledningssamordning finns framtaget för projektet.

3.2.6 Samråd allmänheten

Handlingen har hållits tillgänglig för allmänheten på Trafikverkets webbsida för projektet under hela samrådsperioden.

Inga synpunkter från allmänheten inkom under samrådsperioden.

Trafikverket, Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2–4

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

trafikverket.se