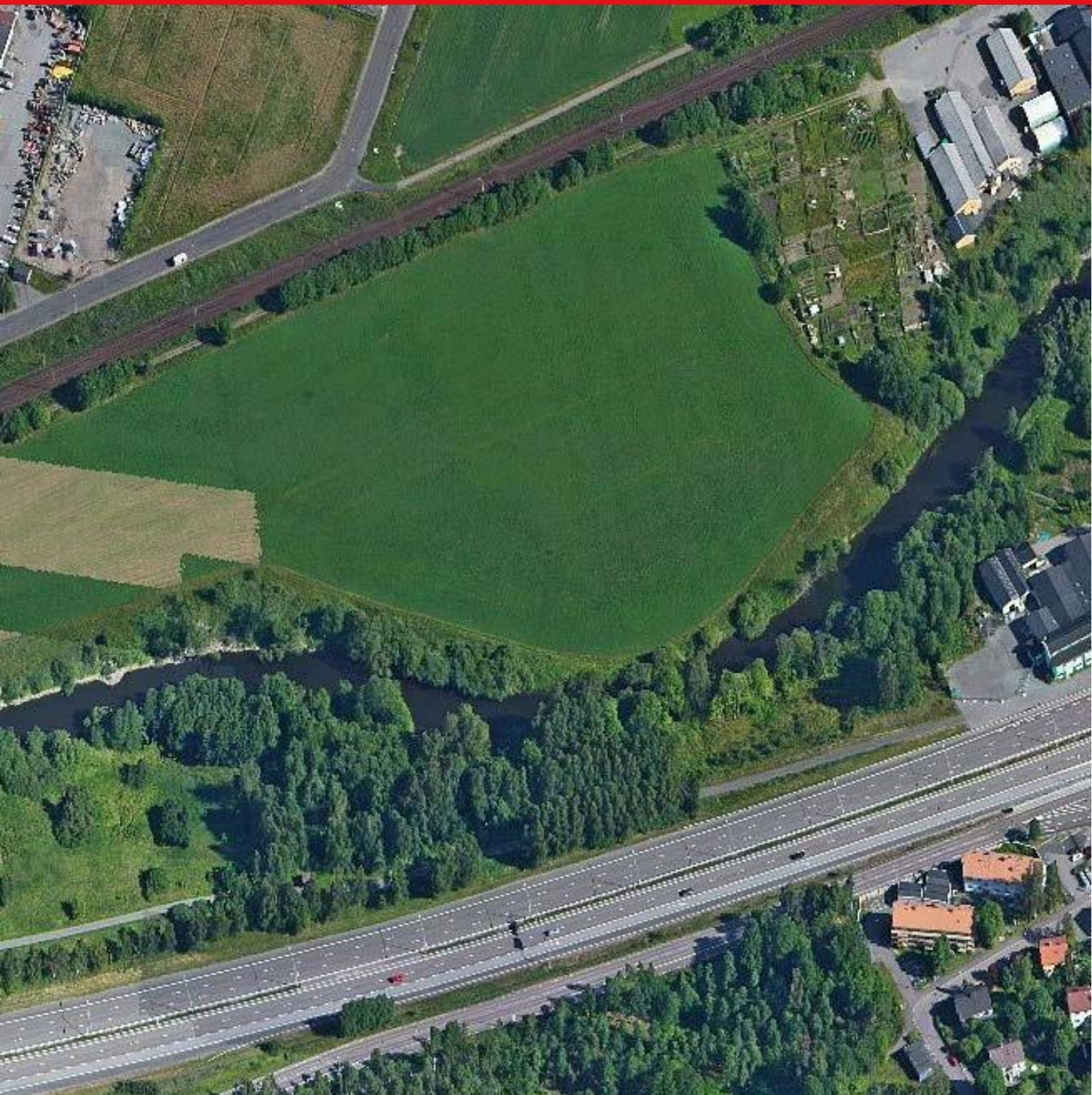


# Samrådsredogörelse, E20 Finngösa, stabilitetsförbättrande åtgärder Partille kommun, Västra Götalands län

Vägplan TRV 2014/11271

2022-10-03

Projektnummer: 145009



**Trafikverket**

Postadress: Kruthusgatan 17, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: Samrådsredogörelse, E20 Finngösa, stabilitetsförbättrande åtgärder

Författare: WSP

Dokumentdatum: 2022-10-03

Ärendenummer: TRV 2014/11271

5.0

Projektnummer: 145009

Kontaktperson: Simon Hulander

TMALL 0096

## Innehåll

1	Sammanfattning	4
2	Samrådsrets	5
3	Samråd	5
3.1.	Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	5
3.1.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	5
3.1.2.	Samråd med berörd kommun	7
3.1.3.	Samråd med allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda	10
3.1.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	10
3.2.	Samråd vid utformning av planförslaget	16
3.2.1.	Samråd med berörd länsstyrelse	16
3.2.2.	Samråd med berörd kommun	18
3.2.3.	Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	19
3.2.4.	Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	20
3.2.5.	Kompletterande samråd 2017	21
3.2.6.	Fortsatta samråd år 2021 - 2022	22

*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.*

*Samtliga inkomna yttranden, synpunkter, minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda under TRV ärendenummer TRV 2014/11271 (vägplan) samt TRV 2012/84446 och TRV 2016/40820 (tillståndsansökan).*

*Där Trafikverkets kommentarer har uppdaterats med ny information sedan föregående version av samrådsredogörelsen anges det med datum 2022-10-03.*

## 1 Sammanfattning

Projektet startade år 2012 och parallellt med vägplanen har en tillståndsansökan för Natura 2000 och vattenverksamhet tagits fram. Båda processerna har omfattat ett samrådsförfarande som huvudsakligen har genomförts samordnat. Inledningsvis togs det fram en gemensam miljökonsekvensbeskrivning (MKB) för vägplan och tillståndsansökan. MKB för vägplanen har inför Länsstyrelsens godkännande under år 2022 omarbetats och anpassats för arbetet med vägplanen.

För att man ska förstå de parallella processerna och hur dessa har påverkat varandra redovisas därför i denna samrådsredogörelse även samråd och yttranden som berör tillståndsansökan.

Flera inventeringar, undersökningar och utredningar av naturvärden på land och i vatten samt utredningar av olika förslag på stabilitetsförbättrande åtgärder har genomförts.

I november 2014 meddelade Länsstyrelsen i Västra Götalands län i separata beslut för vägplan respektive vattenverksamhet/Natura 2000 att projektet kan innebära en betydande miljöpåverkan.

Tillståndsansökan för Natura 2000 och vattenverksamhet inlämnades till Mark- och miljödomstolen i september 2016 och i november 2017 gav domstolen tillstånd. Domen överklagades dock av Länsstyrelsen i Västra Götaland i november 2017. I juni 2017 hade Länsstyrelsen i Västra Götalands län även meddelat att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) för vägplanen inte kunde godkännas.

I avvaktan på tillstånd för Natura 2000 och vattenverksamhet beslutade Trafikverket i mars 2018 att pausa arbetet med vägplanen.

Mark- och miljööverdomstolen beslutade i juni 2020 att överlämna frågan om tillåtelseprövning till regeringen. I december 2020 beslutade regeringen att bevilja tillstånd och att det skulle förenas med villkor om kompensationsåtgärder. Mark- och miljööverdomstolen gav i april 2021 tillstånd för verksamheten.

Arbetet med vägplanen återupptogs i september 2021.

Följande samråd har genomförts:

- Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götaland, 2012- 2022.
- Samråd med Partille kommun (den enda fastighetsägaren), 2012- 2022. Förutom dessa samrådsmöten så har Trafikverket haft löpande kontakter och avstämningar med Partille kommun.
- Samrådsmöten och skriftligt samråd med allmänhet, 2014 och 2016.
- Samrådsmöten och skriftligt samråd med Sportfiskarna 2012, 2016, 2019 och 2021.
- Skriftligt samråd med berörda myndigheter och organisationer, 2014 och 2016.
- Kompletterande skriftligt samråd för vägplan med Länsstyrelsen i Västra Götaland, Partille kommun, berörda myndigheter, organisationer och särskilt berörda, 2017.

## 2 Samrådsrets

Samrådsretsen har utgjorts av Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Partille kommun, berörda myndigheter, berörd allmänhet, berörda organisationer och föreningar samt enskilda särskilt berörda.

Partille kommun är den enda fastighetsägaren som direkt berörs av planerade trum- och stabilitetsförbättrande åtgärder. Partille kommun är även väghållare för Göteborgsvägen samt för gång- och cykelvägarna norr om E20 och söder om Göteborgsvägen.

Samrådsretsen har under hela processen utvärderats och vid behov utökats, bl.a. efter Länsstyrelsens beslut att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan då ett utökat samråd har skett med myndigheter, organisationer och föreningar.

## 3 Samråd

### 3.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

#### 3.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse

Samrådsmöte hölls med Länsstyrelsen i Västra Götalands län, 2012-09-19 och 2014-02-16 (gemensamt med Partille kommun). Trafikverket informerade om planerna på att utföra stabilitetsförbättrande åtgärder i och kring Säveån i Partille kommun längs en sträcka motsvarande ca 250 m. Syftet med åtgärderna är att säkra såväl väg E20 som GC-väg samt tryckavloppsledningen mellan Göteborg och Partille. Utöver stabilitetsförbättrande åtgärder erfordras även ett erosionsskydd i slänten utmed södra sidan av ån. Information lämnades också om vilka kompletterande utredningar/undersökningar som genomförts i området.

Flera olika åtgärdsförslag har utretts:

- A. Avschaktning i den övre delen av slänten
- B. Kalk-/cementpelare i den övre delen av slänten
- C. Åtgärder i läget för väg E20, t ex sänkning av vägprofil, lättfyllnad och/eller bankpålning i kombination med avschaktning på släntkrön
- D. Avschaktning på släntkrön i kombination med mindre stödfyllning i Sävån
- E. Stödfyllning i Sävån + ny åfåra norr om befintlig.

Länsstyrelsen anser att en tydlig beskrivning av planerade åtgärder samt redovisning av för- och nackdelar för respektive alternativ bör redovisas i samrådsunderlaget. Kommande miljökonsekvensbeskrivning (MKB) bör innefatta uppgifter om planerade arbeten kommer att ske under tiden eventuellt andra större arbeten pågår i Sävån. Eventuella kumulativa effekter bör i så fall redovisas/beaktas. Befintliga förhållanden med avseende på bottenfauna, fiskfauna, djupförhållanden samt strandbrinkar bör särskilt beskrivas. I samband med eventuella åtgärder är det mycket viktigt att en återetablering av vegetation i strandbrinken möjliggörs. Den nya strandlinjen bör därtill utformas oregelbunden/varierande. Vid de fall då en skada eller betydande störning kan uppstå inom ett Natura 2000-område, får det ej finnas något annat rimligt alternativ. Åtgärderna kan innebära att kompensationsåtgärd behöver utföras.

Länsstyrelsen påpekade bland annat att det är av stor vikt att i kommande MKB redovisa om det finns några Natura 2000-habitat inom området och i så fall om de påverkas och vilka konsekvenser det får. Länsstyrelsen uppmanade även om att omgående inleda utökat samråd angående artskydd och fladdermöss.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket avser att komplettera MKB och ansökan så långt som möjligt enligt Länsstyrelsens synpunkter. Trafikverket kontakter vattenmyndigheter och förtydligar bedömningarna med avseende på miljö kvalitetsnormer. Kontaktpersoner för tidigare utförda projekt i Sävån kontaktas för mer detaljer för bedömning av de kumulativa effekterna med avseende på Natura 2000. Bedömning av laxens bevarandestatus ska göras.*

*2022-10-03: Trafikverket har beslutat att gå vidare med alternativ D. Inledningsvis har en gemensam MKB för vägplanen och ansökan om tillstånd för vattenverksamhet och Natura 2000 tagits fram. Under år 2022 har en separat MKB för vägplanen tagits fram.*

*Utökat samråd, inventering av fladdermöss och artskyddsinventering har genomförts. De alternativa stabilitetsförbättrande åtgärderna som har utretts redogörs för i MKB för vägplanen. Kumulativa effekter och kompensationsåtgärder, frivilliga och enligt villkor i tillståndet för vattenverksamhet, beskrivs kortfattat i MKB för vägplan. Kompensationsåtgärder konsekvensbedöms inte och fastställs inte heller i vägplanen.*

### 3.1.2. Samråd med berörd kommun

Samråd med Partille kommun genomfördes 2014-02-16 (gemensamt med Länsstyrelsen i Västra Götaland). För mötets syfte och innehåll se avsnitt 3.1.1.

Partille kommun som äger samtliga direkt berörda fastigheter har kontinuerligt informerats om planerade åtgärder.

Partille kommun framhåller att när två riksintressen, väg E20 samt naturvård, står mot varandra ska företräde ges åt det som på bästa sätt främjar en långsiktig hushållning av mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt. Med anledning av de höga naturvärden som förekommer i och kring Säveån ska de planerade åtgärderna utföras så att negativ påverkan på naturvärdena minimeras. Alternativ C är enligt miljöavdelningens uppfattning det alternativ som har minst negativ påverkan på naturvärdena i området. Vid anläggande av erosionskydd och eventuella grävningar och stödfyllningar i ån ska arbetet utföras med stor hänsyn till laxens och havsöringens lekvandring. Påverkan på slänt och skogsmiljö ner mot ån bör minimeras då de hyser en av de bästa potentiella häckningsplatserna för kungsfiskare inom Partille kommun. Trafikverket bör därför utföra kompensationsåtgärder om de anlagda bohålorna i Finngösaravinen påverkas.

Partille kommun informerar om att de kommer att medverka till att Trafikverket får marktillträde. Inom området finns dock flera kommunala anläggningar (tryckavloppsledning, GC-väg med tillhörande ledningar och belysningsstolpar) som sannolikt kommer få nya lägen. Partille kommun förutsätter att kostnader förenade med dessa anläggningar bekostas av Trafikverket samt att omläggningarna sker enligt de standarder som Partille kommun har för aktuella anläggningar.

Partille kommun informerade om att kungsfiskare observerats vid Finngösabäcken inom aktuellt område. Endast fyra lämpliga häckningslokaler förekommer inom Partille kommun, vilket innebär att det är av stor vikt att dessa bevaras. Alternativ C är enligt miljöavdelningens uppfattning det alternativ som har minst negativ påverkan på naturvärdena i området. Beroende på hur alternativ D utförs bedöms dock även detta alternativ resultera i en påverkan som inte innebär störning som på betydande sätt försvårar bevarandet av laxstammen, livsbetingelser för kungsfiskaren och det naturliga vattendraget.

Miljöavdelningen påpekar att kungsfiskare observerats i ravinen och att bohålor anlagts i rasbranten. Då det är oklart om det finns andra lämpliga ställen att anlägga nya boplatser som kompensationsåtgärd är det viktigt att alternativa lösningar anges. Miljöavdelningen anser inte att det utifrån samrådsunderlaget framgår om stabiliteten i ravinen säkerställs genom enbart åtgärder i läget för väg E20.

För att tydliggöra konsekvenserna av alternativ D måste det klargöras huruvida stödfyllningen påverkar trädöverhäng i strandkanten samt hur stor avschaktningsskivan blir inom den trädbevuxna delen av området. Därtill efterfrågas uppgifter om förekommande trädöverhäng samt uppgifter om eventuella lek-, uppväxt eller ståndplatsområden för laxen inom och nedströms det aktuella området.

Samhällsbyggnadskontoret anser utöver vad Partille kommuns miljöavdelning anfört att de gärna ser att involverade entreprenörer uppfyller nedanstående krav:

1. Entreprenören ska endast använda vegetabiliska hydrauloljor, vilka är godkända i enlighet med SS155434. Vegetabiliska oljor som ska användas i mindre maskiner ska vara godkända enligt SS155470. Entreprenören ska i maskiner med tvåtaktsmotorer följa standarden för SS155461 för alkylatbensin. Nya maskiner tagna i drift efter 2012 ska vara utrustade med minimering av sågkedjeoljaeförbrukning. Etylglykol får ej användas i kylsystem.
2. Handlingsplan och utrustning för att förhindra och hantera läckage av vätskor vid underhålls och reparationsarbete ska finnas. Handlingsplan för hantering av farligt avfall ska finnas, liksom dokument för densamma.
3. Entreprenören ska använda sig av miljömärkta förbrukningsmaterial.
4. Entreprenören ska vidta försiktighetsåtgärder så att omgivande miljö inte utsätts för onödiga körskador och allmänheten inte utsätts för olägenhet.
5. Entreprenören ska följa gällande regelverk för emissioner från maskiner och fordon, detta innebär bland annat att lätta fordon äldre än 8 år inte får användas, samt att personbil med högre koldioxid-emissioner än 200g/km inte får användas.
6. Alla däck som används ska vara fria från HA enligt gällande EU-lagstiftning och Trafikverkets rekommendationer.

Samhällsbyggnadskontoret har tidigare inkommit med förslag till kompensationsåtgärder och vill komplettera dessa med att de träd som ska planteras i området huvudsakligen bör vara av arterna ask, hägg och klibbal. Gärna med inslag av ek där markförhållandena tillåter detta. De askplantor som idag växer självföryngrande inom området bör grävas upp, omhändertas under arbetsperioden och efter åtgärdernas genomförande återplanteras. Längs med stranden bör plantering av hägg, klibbal, sälg och hassel premieras. Utöver detta bör grövre död ved från området flyttas under arbetets gång och efter arbetets genomförande återföras till platsen. Den norra strandbrinken bör planteras med liknande vegetation, samt bör konstgjorda bohålor till kungsfiskaren anläggas på lämplig plats utmed ån, gärna i så nära anslutning till insatsområdet som möjligt.

#### Trafikverkets kommentar:

*Trafikverket vill poängtera att oavsett vilket alternativ som slutligen väljs kommer påverkan att ske, om än i mer eller mindre omfattning, såväl i vatten som på land. Stabilitetsproblemet i Finngösaravinen kommer att kvarstå om ingen utfyllnad sker i ravinen, d.v.s. enbart åtgärder i vägen (alternativ C) kommer inte att lösa stabilitetsproblemet i ravinen.*

*Inom eller nedströms aktuellt område finns inga kända lekområden för lax i Säveån. Den låga fallhöjden innebär att Säveån har ett tämligen lugnflytande förlopp nedströms, vilket innebär att denna del av Säveån huvudsakligen utgör en transportsträcka för laxartad fisk. Emellertid finns dock två mer strömsatta men korta partier i anslutning till järnvägsbroarna vid Utby respektive ca 650 m nedströms aktuellt område som möjligen kan ha vissa förutsättningar för lek. Laxens lekområden i Säveån finns annars huvudsakligen uppströms Partille centrum samt i tillrinnande biflöden. Resultaten från elfiske och videoanalys av botten som utfördes 2015 visar att det inte finns några lekområden inom en*



sträcka ca 450 m uppströms och 600 m nedströms planerade åtgärder, totalt ca 1300 m.

*Med hänsyn till att en potentiell bobrink för kungsfiskaren finns i Finngösaravinen har en kompletterande inventering med inriktning på att finna lämpliga platser för utförande av kompensationsåtgärder för kungsfiskaren utförts under juni-juli 2015. Vid inventeringen gjordes även en uppföljning av tidigare föreslagna kompensationsåtgärder. De konstgjorda boplatserna för Kungsfiskare i Finngösaravinen bedöms inte komma att påverkas av åtgärden. De är idag påverkade av erosion uppifrån på grund av riklig nederbörd de senaste åren enligt muntlig information från Ornith Pelagicus. Eventuellt kan en kompensationsåtgärd vara att förbättra/återställa dem. Det sker i så fall i samråd med expertis. Resultaten redovisas i kommande MKB.*

*För övrigt avses alternativen redovisas mer i detalj i kommande MKB för att tydliggöra konsekvenserna av åtgärdsförslagen.*

*Trafikverkets generella miljökrav vid entreprenadupphandling, enligt dokument TDOK 2012:93 avses i första hand att följas. Beträffande punkt 4 kommer arbetsvägar, upplagsytor etc planeras och sättas ut i samråd med biologiskt sakkunnig. Trafikverket ser positivt på föreslagna kompensationsåtgärder och kommer att i samråd med biologisk expertis utforma sådana för att återskapa naturvärden.*

*2022-10-03: Trafikverket instämmer i att de planerade arbetena så långt möjligt ska utföras på ett sätt så att påverkan på naturvärdena i och kring Säveån minimeras.*

*Alternativ C förväntas innebära minsta påverkan på vattenmiljön under byggtiden samtidigt som alternativet dock innebär stora samhällsekonomiska kostnader. Kostnaderna för att utföra åtgärder på väg E20 enligt alternativ C har beräknats till 45 miljoner. Dessa kostnader tillsammans med trafikstörningen som kan förväntas uppstå under ca 4 månaders arbetstid ska ställas i relation till den miljövinst alternativ C kan tänkas ge. Alternativ C innebär sannolikt att fler träd längs strandkanten kan sparas jämfört mot exempelvis alternativ D, dock erfordras mer avverkning i det mer uppvuxna skogspartiet strax öster om Finngösaravinen. Ur vattenmiljösynpunkt innebär alternativ C mindre omfattande vattenarbeten som i detta fall kan begränsas till utläggning av erosionsskydd längs södra sidan av Säveån, d.v.s. något schaktbehov på norra sidan av Säveån föreligger inte (åtminstone inte i detta skede). Mindre omfattande vattenarbeten innebär mindre risk för störning på fisk och andra vattenlevande organismer.*

*En preliminär bedömning är dock att de störningar som uppstår i vattenmiljön under arbetsskedet, även om mer omfattande vattenarbeten utförs så länge de sker under lågflödesperiod, kan kompenseras fullt ut genom biotopförbättrande åtgärder för exempelvis lax och öring men även till viss del för fågellivet. Biotopförbättrande åtgärder riktade mot lax och havsöring ger därtill vanligtvis snabbt positiva resultat. Nedtagning av mer uppvuxen skogsmiljö innebär sannolikt en större påverkan eftersom denna miljö tar mycket lång tid att återskapa.*

*Med anledning av ovanstående bedöms därför alternativ D tillsammans med lämpliga kompensationsåtgärder för fisk- och fågellivet sammantaget vara det mest fördelaktiga alternativet sett ur utförande/teknisk-, miljömässig och ekonomisk synpunkt.*

*Trafikverket har därför valt att gå vidare med att upprätta en vägplan för alternativ D. Mark- och miljööverdomstolen har 2021-04-22 beviljat tillstånd för vattenverksamhet och Natura 2000.*

*Kompensationsåtgärder fastställs inte i vägplanen.*

*Beträffande kostnader förknippade med flytt av befintliga kommunala anläggningarna hänvisas till Trafikverkets kommentarer under PENAB:s synpunkter.*

3.1.3. Samråd med allmänheten och enskilda som kan bli särskilt berörda  
Inbjudan till skriftligt samråd har skett via kungörelse i GöteborgsPosten och Partille Tidning 2012-11-29. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverket och Partille kommunhus under perioden 29 november - 20 december. Därtill har samrådsunderlaget funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida [www.trafikverket.se/projekt](http://www.trafikverket.se/projekt). Allmänheten har beretts möjlighet att lämna synpunkter i ärendet fram till och med 2013-01-04.

Inga synpunkter från allmänheten har lämnats.

Trafikverkets kommentar: -

Separata samråd har enligt avsnitt 3.1.2 skett med Partille kommun som äger samtliga berörda fastigheter.

Inbjudan till skriftligt samråd har också skett via kungörelse i Göteborgs-Posten och Partille Tidning 2014-03-20. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets kontor i Göteborg och Partille kommunhus under perioden 20 mars - 16 april. Därtill har samrådsunderlaget funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida [www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland](http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland)

Allmänheten har beretts möjlighet att lämna synpunkter i ärendet fram till och med 2014-04-17.

Inga synpunkter från allmänheten har lämnats.

Trafikverkets kommentar: -

3.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

I november 2012 har inbjudan om skriftligt samråd sänts ut till ett stort antal myndigheter och organisationer, för inbjudan och samrådstid se avsnitt 3.1.3. De berörda har beretts möjlighet att inkomma med skriftliga synpunkter fram till och med 2013-01-04.

Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida [www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland](http://www.trafikverket.se/Privat/Projekt/Vastra-Gotaland) under perioden 20 mars - 16 april 2014. Berörda myndigheter och organisationer har beretts möjlighet att lämna synpunkter i ärendet fram till och med 2014-04-17.

Vattenfall i Trollhättan har informerats om projektet i samband med att flödes- och regleringsuppgifter för Jonsereds kraftverk inhämtats.

### **Statens geologiska undersökning (SGU)**

SGU anser att stabilitetsförbättrande åtgärder behöver vidtas för att säkerställa väg E20, gång- och cykelväg och avloppsledning. En kombination av åtgärder bedöms behöva göras. SGU förespråkar alternativ D, då detta höjer stabiliteten i marken, minskar erosionen i åbrinken, har begränsad påverkan på naturmiljön och är det minst kostsamma av förslagen.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.*

*2022-10-03: Trafikverket har valt att gå vidare med att upprätta vägplan för alternativ D.*

### **Partille Energi Nät AB (PENAB)**

PENAB har slutfört sin nätplan från 2005 vilket inneburit nya anläggningar och ledningar inom kommunen. Betydande delar av 10 kV nätet har bytts ut och förstärkts. Ett av kabelstråken (7 st högspänningskablar, styrkablar samt tomrör) passerar genom hela det aktuella området och förser i stort sett västra halvan av kommunen med ström. Berörda ledningar omfattas av ledningsrätt.

PENAB framhåller följande:

- PENAB ska hållas skadeslös för kostnader för eventuell flytt av ledningarna. Vid flytt ska de ersättande ledningarna förläggas med stöd av ledningsrätt och avtal om upplåtelse av ledningsrätt ska ingås före påbörjande av anläggningsarbetena.
- Befintliga ledningar och nätstationer måste vara i drift under hela ombyggnaden. Exploatören ska även svara för kostnader för alla tillfälliga ledningar för att upprätthålla driften.
- Omläggningen av elnätet ska planeras och upphandlas i samarbete när stabiliseringsåtgärderna planeras.
- Eventuell flyttning och nyförläggning av elnätet ska upphandlas i samma upphandling som stabilitetsåtgärderna upphandlas.

PENAB önskar även delta i det fortsatta arbetet för att hitta de bästa nätlösningarna.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket konstaterar att PENAB i sak inte är emot föreslagna åtgärder men att samtliga kostnaderna i samband med flytt av kabelstråket etc. ska bekostas av Trafikverket. Trafikverket vill dock poängtera att vid ett eventuellt skred i slänten kommer ledningarna i allra högsta grad att beröras, vilket kan leda till omfattande strömavbrott och kostnader för kommunen. Att utföra stabilitetsförbättrande åtgärder i slänten gynnar således även PENAB.*

*2022-10-03: Genomförandeavtal med berörda ledningsrättsinnehavare ska upprättas.*

## **Statens geotekniska institut (SGI)**

SGI instämmer i att det är nödvändigt att genomföra stabilitetsförbättrande åtgärder för en långsiktig hållbar lösning för stabiliteten i området. SGI anser att arbetsmetodik och åtgärdsalternativ bör utvecklas i kommande miljökonsekvensbeskrivning och att vattenverksamhet med risk för grumling bör begränsas i tiden och/eller så att turbiditeten begränsas till vissa värden på angivna avstånd från arbetsplatsen. Vidare framhåller SGI att det finns olika tekniker för muddring och åtgärdsalternativ att med begränsat flöde motverka partikelspridning med s.k. siltgardiner och att dessa frågor bör utvecklas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

*Trafikverkets kommentar: Både i vägplanens MKB och MKB för tillståndsansökan vattenverksamhet/Natura 2000 beskrivs skyddsåtgärder och görs bedömningar av påverkan av grumlande arbeten i vatten.*

## **Göteborg Kretslopp och Vatten**

Kretslopp och vatten informerar om att planerade åtgärder är belägna utanför Göteborgs kommungräns och berör således inte någon allmän VA-anläggning tillhörande Kretslopp och vatten, Göteborg.

Göteborg Vatten informerar om en berganläggning som är belägen ca 300 m sydost om aktuellt område. Eventuell spontning/pålning ska därför utföras så att skador ej uppkommer på berganläggningen med tillhörande installationer.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.*

## **Räddningstjänsten Storgöteborg**

Räddningstjänstens bedömning är att åtgärderna ökar säkerheten i området och har således inget att erinra mot förslaget.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.*

## **Naturskyddsföreningen i Partille**

Naturskyddsföreningen i Partille anger att försiktighetsmått bör gälla och framhåller följande:

- Ytterligare kulvertering av Finngösabäcken bör undvikas. Borttagande av befintlig kulvertering eller delar av den bör prövas vilket sannolikt innebär att alternativa åtgärder bör studeras.
- Vegetationen vid/över ån är viktig och bör sparas.
- Omgrävning av det naturliga Sävälloppet är mycket omfattande och bör inte utföras.
- Erosion är en naturlig process och många arter är anpassade till detta. Föreningen anser att det är för lättvindigt att från början utgå från att hela sträckan ska erosionsskyddas.
- I det fortsatta arbetet bör förslag till kompensationsåtgärder tas fram.
- En värdering av naturvärdena behöver tas fram.

Föreningen har vidare noterat häckande näktergal och kärrsångare i området men även flera revirsjungande gräshoppssångare på norra sidan av ån, väster om aktuellt område.

Vidare framför föreningen flera åtgärder och åtgärds mål som bör gälla för Säveån. Av dessa bedöms följande vara aktuella för projektet:

- Hänsyn ska tas till påverkansområden även vid mindre anslutande vattendrag genom att bibehålla och utveckla kantzoner.
- Använd hydromorfologisk kunskap vid åtgärder i vattendrag.
- Uppföljning av hydrologi och hydromorfologi efter åtgärd så att eventuella effekter av åtgärden kan dokumenteras.

*Trafikverkets kommentar: De planerade åtgärderna syftar till att säkra redan befintliga anläggningar (väg E20, gång- och cykelväg, tryckavloppsledning, kraftkabler, o.s.v.) vilket innebär vissa begränsningar när det till exempel gäller val av åtgärd och alternativ lokalisering. Däremot är det viktigt att ingreppen i naturmiljön under anläggningskedet så långt det är möjligt minimeras och att arbetena planeras i samråd med biologiskt sakkunnig.*

*Fortsatt erosion längs åns ytterkurva kan inte accepteras eftersom detta ytterligare försämrar stabiliteten i området. Att ställvis upphöra med ett erosionskydd utmed åns ytterkurva innebär att erosionsprocessen accelereras längs de platser där skyddet saknas till följd av ökad turbulens och bakströmmar som lokalt bildas och som succesivt för ut material i åfåran. Däremot kan erosionskyddet utformas oregelbundet för att på så sätt skapa mer intressanta miljöer för fisk och vattenlevande organismer.*

*Ytterligare kulvertering av Finngösabäcken kan inte undvikas, men däremot kan skaderisken minimeras genom att exempelvis använda s.k. halvtrummor eller likvärdigt och på så vis skapa en botten som efterliknar mer naturliga förhållanden för bottenfauna och fisk. Denna typ av kulvertering utgör därtill inget hinder för fisk och bottenfauna. De grundläggningstekniska förutsättningarna för halvtrumma kommer att studeras i det fortsatta arbetet.*

*Kulverteringen uppströms väg E20 har en gång tillkommit till följd av stabilitetsproblem i dalgången och för att säkra fastigheterna utmed vattendraget. Trafikverket har inga möjligheter/befogenheter till att verka för ett eventuellt borttagande av kulverteringen inom detta område.*

*Förslag på kompensationsåtgärder kommer att redovisas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.*

*2022-10-03: Förslag på kompensationsåtgärder redovisas i MKB för vägplan men konsekvensbedöms inte eftersom kompensationsåtgärderna inte ingår i vägplanen eller fastställs i vägplanen.*

## **Sportfiskarna, Säfveåns Flugfiskesällskap och Partille sportfiskeklubb**

Ett samrådsmöte genomfördes 2012-12-13. Vid samrådsmötet framfördes följande synpunkter/önskemål:

- Eventuell störning på lekvandrande fisk kan kompenseras genom biotopförbättrande åtgärder strax nedströms Finngösabäckens utlopp i Säfveån genom utläggning av lämpligt leksubstrat samt ståndstenar. Förslagsvis genomförs en bottenkartering vid lågvattenföring av det aktuella grundpartiet kompletterat med ett elfiske för att utröna om ytan redan idag fungerar eller har förutsättningarna för att fungera som lek-/uppväxtområde för lax.
- Om alternativ D genomförs, vilket bland annat innebär avschaktning i åns innerkurva, kan mervärden för andra arter än laxartad fisk skapas. Lägre strömningshastighet över grundplatån som bildas i innerkurvan gynnar bland annat vitfisk som missgynnas av en utfyllnad i Finngösabäcken.
- Eftersom Finngösabäcken uppströms kulverteringarna saknar laxartad fisk trots ställvis mycket fina biotoper, skulle åtgärder i form av inplantering av öring från Brodalsbäcken kunna utgöra en viss kompensation. Återinförande av öring skulle sannolikt även kunna gynna kungsfiskaren ur födosynpunkt. I Finngösaravinen finns därtill förutsättningar för arten i form av naturliga rasbranter och varierande strömförhållanden i bäcken.
- Tryckbanken samt erosionsskyddet utmed södra sidan av ån bör så långt möjligt utformas med en varierad struktur med inslag av större ståndstenar för att skapa turbulens utmed åns ytterkurva. Innerkurvan, d.v.s. den grundplatå som skapas på åns norra sida, skulle kunna förses med lämpligt leksubstrat (knytnävsstor natursten) samt ståndstenar om den nyschaktade botten och strandzonen ändå måste erosionssäkras. Botten kan stabiliseras med skärv och därefter toppas med natursten.
- I kommande förfrågningsunderlag bör samtliga kompensationsåtgärder i form av biotopförbättrande åtgärder, återplantering av träd etc finnas med. Åtgärderna bör ske efter anvisningar från fisksakkunnig som är med på plats (eventuellt Sportfiskarna). Byggledare samt entreprenör bör inför arbetena besöka "Åbrinken" för syn/information. Detta område har tidigare biotopförbättrats med gott resultat.
- Eventuellt dagvatten från väg E20 måste beaktas i samband med projektering.
- En alternativ lokal för kompensationsåtgärder (biotopförbättrande åtgärder) tas fram om området nedströms Finngösabäcken inte är lämplig.

Föreningarna har även lämnat skriftliga synpunkter och informerar om att Finngösabäcken på 70-talet innan kulverteringen av bäcken uppströms E20 genomfördes hade en betydande produktion av havsöring och förekomst av lax. Enligt Sportfiskarnas bedömning medför den planerade trumförlängningen ingen försämring av befintliga förhållanden men åtgärden öppnar heller inte för framtida fiskvandring i bäcken. Åtgärder som förbättrar lek och uppväxt för den starkt skyddade Säfveålxaxen kan däremot enligt Sportfiskarna ske på sträckan i Säfveån vid platsen för åtgärden där vattenhastighet och djup är gynnsamt eller på annan lämplig plats i vattendraget. Sportfiskarna medverkar gärna i planering och genomförande av biotopförbättrande åtgärder.

*Trafikverkets kommentar: Både i vägplanens MKB och MKB för tillståndsansökan vattenverksamhet/Natura 2000 beskrivs skyddsåtgärder,*

*kompensationsåtgärder och konsekvenser för vatten, fisk och naturmiljö samt kumulativa effekter. Kompensationsåtgärder ingår inte i vägplanen och fastställs inte i vägplanen.*

*2022-10-03: Trafikverket har valt att gå vidare med att upprätta en vägplan för stabilitetsåtgärder i form av stödfyllning i Säveån, avschaktning av krön strax norr om E20 samt trädplantering i stödfyllningen.*

*Trafikverket förtydligar att schakt i Säveåns innerkurva eller i Säveåns botten inte ska utföras.*

### **Naturvårdsverket**

Naturvårdsverket anser att samtliga redovisade alternativ kommer att innebära en negativ påverkan på Natura 2000 området. Risk för skada på områdets utpekade värden kan utifrån nu tillgängligt underlag inte uteslutas. Naturvårdsverket ser därför ett behov av att åtgärdernas utformning och genomförande utreds och specificeras vidare, med fokus på att minska intrång och påverkan på Säveåns vatten- och strandmiljöer med ytterligare miljökonsekvensbedömningar så att bästa tänkbara och långsiktiga alternativ kan tas fram.

*Trafikverkets kommentar: Eftersom åtgärder erfordras såväl i Säveån som på land kommer påverkan inte kunna undvikas på de utpekade Natura 2000-värdena. Mer omfattande arbeten i vatten innebär mindre behov av åtgärd på land och vice versa. De redovisade alternativen kommer att specificeras och konsekvensbedömmas mer i detalj i kommande handlingar i den fortsatta processen för såväl vägplan som för tillståndsansökan för vattenverksamheten.*

*2022-10-03: Svea Hovrätt Mark- och miljödomstolen beviljade tillstånd för vattenverksamhet och intrång i Natura 2000 2021-04-22. I tillståndet finns ett antal villkor som ska följas, bl.a. tider för arbete i vatten och kompensationsåtgärder i form av lek- och uppväxtområde för lax samt trädplanteringsplan som ska vara genomförda innan arbeten med stabilitetsförbättrande åtgärder påbörjas. Kompensationsåtgärder fastställs inte i vägplanen.*

### **Havs- och vattenmyndigheten**

Myndigheten avstår från att yttra sig.

### **Göteborgsregionens kommunalförbund.**

Kommunalförbundet avstår från att yttra sig.

### **Myndigheten för samhällsskydd och beredskap**

Myndigheten avstår från att yttra sig.

### **Göteborg Stad Miljö**

Göteborg Stad och Miljö avstår från att yttra sig.

## 3.2. Samråd vid utformning av planförslaget

### 3.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse

2014-11-12 beslutade Länsstyrelsen i Västra Götalands län att projektet (vägplan) kan innebära en betydande miljöpåverkan (Dnr 343-35074-2014) och 2014-11-28 beslutade Länsstyrelsen att projektet kan innebära en betydande miljöpåverkan för vattenverksamhet (Dnr 531-35339-2014). Länsstyrelsen skrev i beslutet om vattenverksamhet att kända uppgifter om laxbeståndets nuvarande status och eventuella trender ska redovisas som en grund för bedömning av påverkan på Natura 2000 samt att förslag på nya kompensationsåtgärder behöver tas fram.

Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götalands län genomfördes 2015-11-03. Länsstyrelsen informerade om att det i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) ska finnas tillräcklig information så att det kan göras en bedömning om åtgärden kommer att innebära skada på Natura 2000. Bedömningen bör utgå ifrån de hot som anges i bevarandeplanen och att E20 är av ett stort allmänintresse. Valet av åtgärdsalternativ och motivet till valt alternativ är viktigt för bedömningen om åtgärden kan innebära skada.

Länsstyrelsen påpekade i tidigare samråd bland annat att det är av stor vikt att i kommande MKB redovisa om det finns några Natura 2000-habitat inom området och i så fall om de påverkas och vilka konsekvenser det får. Kompletterande inventeringar av naturvärden och Natura 2000 habitat har utförts under 2015. Resultaten redovisades vid det kompletterande samrådet om artskydd och Natura 2000. Vid samrådet redovisades också resultaten av fågelinventeringen där Kungsfiskare inte observerades.

Länsstyrelsens synpunkter vid samrådsmötet för vägplan 2016-04-13 berörde bl. a följande:

- Hantering och kontroll av massor som finns i området idag och massor som ev. tillförs.
- Påverkan på intilliggande bostäder och trafik under byggskedet bör beskrivas.
- Klimatfaktorer ska beaktas både för trumman och de stabilitetsförbättrande åtgärderna.

Vad som är skyddsåtgärder respektive tvingande och frivilliga kompensationsåtgärder bör förtydligas. Eftersom åtgärderna inte bedöms orsaka skada på Natura 2000-området finns inga tvingande kompensationsåtgärder i detta fall. Naturvårdsverkets rapport ”Ekologisk kompensation” bör beaktas. Uppdaterade bevarandeplaner är på gång, projektet bör läsa in sig när de nya planerna kommer på remiss, för att se om komplettering krävs.

Länsstyrelsen har efter samrådsmötet 2016-04-13 tagit del av utkastet till MKB för vägplan och tillståndsansökan och yttrat sig skriftligt 2016-05-04. Länsstyrelsen anser överlag att steget från beskrivning av de planerade åtgärderna till bedömningen av konsekvenserna är mycket svåra att följa. Även om åtgärderna är beskrivna är inte alltid konsekvenserna beskrivna på ett tydligt sätt utan värderade sammantaget. Länsstyrelsen anser att det utifrån samrådsunderlaget inte går att bedöma konsekvenserna för vattenmiljön eller Natura 2000-områdets värden. Länsstyrelsen ger även synpunkter på kompletteringar som krävs för bl. a laxens bevarandestatus, kumulativa effekter samt miljö kvalitetsnormer.



Länsstyrelsen har begärt att kompletteringen inarbetas även i vägplanens MKB.

I juni 2017 beslutade Länsstyrelsen att MKB för vägplanen inte kunde godkännas med motiveringen att MKB inte uppfyller kriterierna för en prövning enligt 7:29§ miljöbalken och att det saknas bedömningar om åtgärdernas konsekvenser för laxpopulationen, förtydligande av åtgärdernas konsekvenser på vegetation längs Säveån, åtgärdernas konsekvenser för kungsfiskare samt kumulativa effekter på Natura 2000-området.

I februari och mars 2019 genomfördes samrådsmöten i samband med arbetet med en utredning beträffande planerade kompensationsåtgärder i form av trädplanteringar och beskuggning samt anläggning av lekbottnar.

I januari 2022 genomfördes ett nytt samrådsmöte angående kompensationsåtgärder som villkorats i Mark- och miljööverdomstolens dom för vattenverksamhet och Natura 2000.

I februari 2022 hölls ett samrådsmöte om innehållet i den uppdaterade MKB:n för vägplanen samt vägplanen i övrigt. Trafikverket anser att genomförda samråd uppfyller kraven i väglagen och vägförordningen och avser därför inte att genomföra ytterligare samråd med allmänhet eller särskilt berörda. Länsstyrelsen gör samma bedömning, d.v.s. genomförda samråd är tillräckliga.

Länsstyrelsen anser vidare att påverkan på riksintressen och miljökvalitetsnormer har ingått i prövningen av Natura 2000 och vattenverksamhet och därför inte behöver fördjupas ytterligare. Klimat kan kortfattat beskrivas i MKB. Viktigt att det tydligt framgår vad som är kompensationsåtgärder och vad som är övriga skyddsåtgärder. Kumulativa effekter ska beskrivas. Plan- och illustrationskartor, samrådsredogörelse och bilagor till MKB behöver Länsstyrelsen inför godkännande av MKB.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket avser att komplettera MKB och ansökan så långt som möjligt enligt Länsstyrelsens synpunkter. Trafikverket kontaktar vattenmyndigheter och förtydligar bedömningarna med avseende på miljökvalitetsnormer. Kontaktpersoner för tidigare utförda projekt i Säveån kontaktas för mer detaljer för bedömning av de kumulativa effekterna med avseende på Natura 2000. Laxens bevarandestatus. Kumulativa effekter och miljökvalitetsnormer kompletteras i MKB. Trafikverket kommer att ta fram en separat MKB för vägplanen.*

*Föreslagna vägåtgärder har i sak inte förändrats sedan år 2017.*

*Inkomna synpunkter på kompensationsåtgärder, trädplanteringar och beskuggning samt anläggning av lekbottnar har beaktats och inarbetas i de förslag som tagits fram.*

*Eftersom kompensationsåtgärder inte fastställs i vägplanen och då Mark- och miljööverdomstolen har lämnat tillstånd för vattenverksamhet och Natura 2000 med villkor så kommenteras dessa frågor inte mer i denna samrådsredogörelse.*

*2022-10-03: Förslag på kompensationsåtgärder redovisas i MKB för vägplan men konsekvensbedöms inte eftersom dessa åtgärder inte ingår i vägplanen eller fastställs i vägplanen. Kompensationsåtgärder ska genomföras enligt villkor i mark- och miljööverdomstolens beslut 2021-04-22.*

### 3.2.2. Samråd med berörd kommun

Samråd med Partille kommun genomfördes 2015-11-03. Partille kommun äger samtliga berörda fastigheter.

Vid samrådet redovisades resultaten av fågelinventeringen där Kungsfiskare inte observerades.

Samhällsbyggnadskontoret anser utöver vad Partille kommuns miljöavdelning anfört att de gärna ser att involverade entreprenörer uppfyller kommunens miljökrav på arbetsmaskiner, förbrukningsmaterial mm, samt beredskap för att förhindra och hantera läckage samt hantering av farligt avfall.

Samhällsbyggnadskontoret har tidigare inkommit med förslag till kompensationsåtgärder och vill komplettera dessa med att de träd som ska planteras i området huvudsakligen bör vara av arterna ask, hägg och klibbal. Gärna med inslag av ek där markförhållandena tillåter detta. De askplantor som idag växer självföryngrande inom området bör grävas upp, omhändertas under arbetsperioden och efter åtgärdernas genomförande återplanteras. Längs med stranden bör plantering av hägg, klibbal, sälg och hassel premieras. Utöver detta bör grövre död ved från området flyttas under arbetets gång och efter arbetets genomförande återföras till platsen. Den norra strandbrinken bör planteras med liknande vegetation, samt att konstgjorda bohålor till kungsfiskaren bör anläggas på lämplig plats utmed ån, gärna i så nära anslutning till insatsområdet som möjligt.

Partille kommun har inbjudits och deltagit i regelbundna projekteringsmöten under perioden 2016-2018. I april 2016 hölls ett samråd där projektet presenterades.

I november 2017 hölls ett samrådsmöte med kommunen som behandlade bland annat tryckning av trumma under Göteborgsvägen och E20 samt frågor rörande byggvägar och etableringsytor.

I november 2021 hölls ett samordningsmöte i samband med omstarten av planarbetet. I februari 2022 hölls ett samordningsmöte som behandlade vägplanen, trädhanteringsplanen och VA-frågor.

I mars 2022 hölls ett samråd med Partille kommuns kommunekolog angående kompensationsåtgärder och trädplanteringsplanen, samt ett möte med kommunens mark- och exploateringsavdelning.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket har valt att upprätta en vägplan för alternativ D.*

*Trafikverket vill poängtera att oavsett alternativ kommer påverkan att ske, om än i mer eller mindre omfattning, såväl i vatten som på land. Stabilitetsproblemet i Finngösaravinen kommer att kvarstå om ingen utfyllnad sker i ravinen, d.v.s. enbart åtgärder i vägen (alternativ C) kommer inte att lösa stabilitetsproblemet i ravinen.*

*Inom eller nedströms aktuellt område finns inga kända lekområden för lax i Säveån. Den låga fallhöjden innebär att Säveån har ett tämligen lugnflytande förlopp nedströms, vilket innebär att denna del av Säveån huvudsakligen utgör en transportsträcka för laxartad fisk. Emellertid finns dock två mer strömsatta men korta partier i anslutning till järnvägsbroarna vid Utby respektive ca 650 m nedströms aktuellt område som möjligen kan ha vissa förutsättningar för lek.*

*Laxens lekområden i Säveån finns annars huvudsakligen uppströms Partille centrum samt i tillrinnande biflöden. Resultaten från elfiske och video-analys av botten som utfördes 2015 visar att det inte finns några lekområden inom en sträcka ca 450 m uppströms och 600 m nedströms planerade åtgärder, totalt ca 1300 m.*

*Med hänsyn till att en potentiell bobrink för kungsfiskaren finns i Finngösaravinen har en kompletterande inventering med inriktning på att finna lämpliga platser för utförande av kompensationsåtgärder för kungsfiskaren att utförts under juni-juli 2015. Vid inventeringen gjordes även en uppföljning av tidigare föreslagna kompensationsåtgärder. De konstgjorda boplatserna för kungsfiskare i Finngösaravinen bedöms inte komma att påverkas av åtgärden. De är idag påverkade av erosion uppifrån på grund av riklig nederbörd de senaste åren enligt muntlig information från Kåre Ström, Ornis Pelagicus. Eventuellt kan en kompensationsåtgärd vara att förbättra/återställa dem. Det sker i så fall i samråd med expertis.*

*Kompensationsåtgärder enligt mark- och miljööverdomstolens beslut 2021-04-22 om tillstånd för stabilitetsförbättrande åtgärder m.m. i Säveån och Finngösabäcken (Mål nr M 11476-17) ska genomföras. I en särskild trädplanteringsplan beskrivs vilka kompensationsåtgärder som ska vidtas. Även kompensationsåtgärder i form anläggande av lek- och uppväxtområde för lax ska genomföras. Dessutom genomför Trafikverket frivilliga kompensationsåtgärder i form av återställning/anläggande av artificiella kungsfiskarbon.*

*För övrigt redovisas föreslagna kompensationsåtgärder i vägplanens MKB för att tydliggöra men bedöms eller fastställs inte genom vägplanen.*

*Trafikverkets generella miljökrav vid entreprenadupphandling, enligt dokument TDOK 2012:93 avses i första hand att följas. Arbetsvägar, upplagsytor etc. planeras och sätts ut i samråd med biologiskt sakkunnig. Trafikverket ser positivt på föreslagna kompensationsåtgärder och kommer att i samråd med biologisk expertis utforma sådana för att återskapa naturvärden.*

3.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda  
Samråd har enligt ovan skett med Partille kommun som äger samtliga berörda fastigheter, för synpunkter se avsnitt 3.2.2.

Den 2016-04-21 hölls ett samrådsmöte för allmänhet och organisationer i Partille kommunhus. Vid samrådsmötet deltog två boende i området samt två intresseföreningar för fiske, Sportfiskarna och Säveåns flugfiskesällskap.

Inbjudan till samråd har skett via kungörelse i Partille Tidning 2016-04-14 och i Göteborgs-Posten 2016-04-16. Samrådsunderlaget har funnits tillgängligt på Trafikverkets kontor i Göteborg under perioden 21 april – 20 maj, 2016. Därtill har samrådsunderlaget funnits tillgängligt på Trafikverkets hemsida.

Vid mötet framkom synpunkter om utformningen av erosionsskyddet och att beskuggning bör bevaras samt att naturgrus gärna får läggas ut i Säveån. Lekplatser förekommer inte i området och fisk går sällan in i Finngösabäcken. Under byggtiden kommer gång- och cykelvägen tillfälligt att stängas och trafiken ledas om.

Sportfiskarna har även yttrat sig skriftligt, se avsnitt 3.2.4.

*Trafikverkets kommentar: De olika utredda åtgärdsalternativen redovisas mer i detalj i MKB för såväl vägplan som för tillståndsansökan för vattenverksamheten. I MKB beskrivs även konsekvenser och skyddsåtgärder.*

*Trafikverket har valt att upprätta en vägplan för alternativ D.*

#### 3.2.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

Den 2016-04-21 hölls ett samrådsmöte för allmänhet och organisationer i Partille kommunhus. Vid samrådsmötet deltog två boende i området samt två intresseföreningar för fiske, Sportfiskarna och Säfveåns flugfiskesällskap. Synpunkter kunde lämnas fram till och med 2016-05-20. Se även avsnitt 3.2.3.

#### **Sportfiskarna, Sveriges Sportfiske- och Fiskevårdsförbund**

Förslagen försämrar inte förhållandet men kommer inte heller att möjliggöra för en framtida restaurering av havsöringens reproduktionsområden i vattendraget. Åtgärder kan utföras för att förbättra lek- och uppväxt i huvudflödet i Säfveån. Som modell kan den skapade lek- och uppväxtplatsen nära Trafikplatsen nära Jonseredsmotet användas. Hänvisas även till tidigare lämnade synpunkter.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket har i ansökan om tillstånd för vattenverksamhet och Natura 2000 föreslagit kompensationsåtgärder.*

*2022-10-03: Kompensationsåtgärder enligt mark- och miljööverdomstolen beslut om tillstånd för stabilitetsförbättrande åtgärder m.m. i Säfveån och Finngösabäcken (Mål nr M 11476-17, 2021-04-22) ska genomföras. Kompensationsåtgärder fastställs inte i vägplanen.*

#### **Statens geotekniska institut, SGI**

SGI:s tidigare bedömningar ur geoteknisk synpunkt kvarstår. SGI anser att en rutin bör tas fram för vilka kontakter som ska tas och vem som ansvarar för detta i det fall föroreningar upptäcks i schaktmassor. En rutin för hur utsläpp av petroleumprodukter från arbetsmaskiner ska förhindras och hur effekterna av eventuella utsläpp ska minimeras bör också tas fram till kommande ansökan.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverkets generella miljökrav vid entreprenadupphandling, enligt dokument TDOK 2012:93 avses i första hand att följas.*

#### **Naturvårdsverket**

Naturvårdsverket anser att miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) behöver förtydligas så att förväntade konsekvenser av planerade åtgärder beskrivs utan kompensationsåtgärder. Kumulativa effekter bör vägas in i den sammanfattande bedömningen av projektets konsekvenser. Det bör också säkerställas att MKB:n innehåller de senaste uppgifterna från det pågående arbetet med framtagandet av en ny bevarandeplan och mål för N2000-området. Naturvårdsverket anser att föreslagna åtgärder kommer att innebära en negativ påverkan på Natura 2000-området. Risk för skada på områdets utpekade värden kan utifrån tillgängligt material inte uteslutas.

*Trafikverkets kommentar: Eftersom åtgärder erfordras såväl i Säfveån som på land kommer påverkan inte kunna undvikas på de utpekade Natura 2000-värdena. Mer omfattande arbeten i vatten innebär mindre behov av åtgärd på*

land och vice versa. De redovisade alternativen specificeras och konsekvensbedöms mer i detalj i MKB för såväl vägplan som för tillståndsansökan för vattenverksamheten.

### 3.2.5. Kompletterande samråd 2017

År 2017 bjöd Trafikverket in till ett kompletterande samråd med Partille kommun, Västra Götalandsregionen (kollektivtrafik), Länsstyrelsen Västra Götaland, Västtrafik, övriga myndigheter, organisationer och särskilt berörda sak- och fastighetsägare. Samrådsunderlaget fanns tillgängligt på Trafikverkets hemsida [www.trafikverket.se/nara-dig/projekt](http://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt), se Västra Götaland under perioden 20 februari - 16 mars 2017.

Berörda myndigheter och organisationer bereddes möjlighet att lämna synpunkter i ärendet fram till och med 2017-03-17.

#### **Partille kommun, Samhällsbyggnadskontoret**

Samhällsbyggnadskontoret gör bedömningen att avvikelserna från befintlig detaljplan är i begränsad omfattning och att åtgärderna syftar till att tillse ett angeläget gemensamt intresse. Samhällskontoret tillstyrker att Trafikverket ser åtgärden som en mindre avvikelse.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.*

#### **Trafikkontoret Göteborgs stad**

Trafikkontoret är positiva till åtgärderna och informerar om att vägplanen delvis överlappar ett område för en möjlig framtida Mellbylänk. Trafikkontoret förutsätter att planerade åtgärder positivt bidrar till planerna på en Mellbylänk och att det inte försvårar en utbyggnad. Trafikkontoret ser det positivt att arbetena framför allt planeras att genomföras kväll/natt så att trafikstörningarna blir begränsade. Trafikkontoret förutsätter att koordinering av genomförandet sker med övriga planerade projekt i Göteborgsområdet och att kommunikation med berörda aktörer och allmänheten sker i god tid.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.*

#### **Naturvårdsverket**

Naturvårdsverket hänvisar till sitt tidigare yttrande 2016-04-28.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information och hänvisar till tidigare kommentar.*

#### **Göteborgs stad, Kretslopp och vatten**

Kretslopp och vatten informerar som tidigare om att planerade åtgärder är belägna utanför Göteborgs kommungräns och berör inte allmän VA-anläggning tillhörande Göteborg Stad.

*Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information.*

#### **Partille Energi AB**

Partille Energi AB hänvisar till tidigare yttranden och informerar om det ledningsstråk som berörs består av sju högspänningskablar samt styrkablar och tomrör förlagda med ledningsrätt. Dessa försörjer i princip hela västra Partille kommun med elkraft.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket noterar lämnad information och hänvisar till tidigare kommentar.

### **Räddningstjänsten Stor-Göteborg**

Räddningstjänsten har inget att erinra utöver att det under byggtiden inte får medföra någon märkbar påverkan på Räddningstjänstens framkomlighet vid utryckning.

Trafikverkets kommentar: Väg E20 och Göteborgsvägen kommer att vara öppen för trafik under hela byggtiden. Men framkomligheten på båda vägarna kan vara begränsad under kortare perioder.

### **Statens geotekniska institut, SGI**

SGI hänvisar till tidigare yttranden.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket hänvisar till tidigare kommentar.

### **Sveriges geologiska undersökning, SGU**

SGU hänvisar till tidigare yttranden.

Trafikverkets kommentar: Trafikverket hänvisar till tidigare kommentar.

### **SMHI**

SMHI har inga synpunkter.

### **Havs- och vattenmyndigheten**

Myndigheten avstår från att yttra sig.

### **Myndigheten för samhällsskydd och beredskap**

Myndigheten avstår från att yttra sig.

#### **3.2.6. Fortsatta samråd år 2021 - 2022**

Efter omstarten av arbetet med vägplanen hösten 2021 har samråd och underhandskontakter tagits med Partille kommun och Länsstyrelsen i Västra Götaland.

I avvaktan på att Mark- och miljööverdomstolens beslut om tillstånd för påverkan på Natura 2000-område och vattenverksamhet pausade Trafikverket i mars 2018 arbetet med vägplanen. Arbetet med vägplanen återupptogs i september 2021.

Mark- och miljööverdomstolen gav i april 2021 tillstånd för verksamheten. Villkoren för tillståndet omfattas bland annat av kompensationsåtgärder i form av trädplanteringar, iordningställande av lekbottnar i Säveån. Även frivilliga kompensationsåtgärder i form av återställande/anläggande av artificiella bon för kungsfiskare ska genomföras.

Utredning om kompensationsåtgärder har genomförts under 2019 och redogörs för i vägplanens MKB.

Kompensationsåtgärder som villkoras i tillståndet kommer inte att fastställas i vägplanen.

Nedan sammanfattas därför de samråd som har genomförts beträffande kompensationsåtgärder enbart för kännedom:

- Samråd om kompensationsutredningen för bl.a. trädplantering, lekbottnar, kungsfiskare har genomförts med Länsstyrelsen i Västra Götaland, Partille kommun och Sportfiskarna i februari och mars 2019.
- Samråd med Partille kommun och Sportfiskarna angående kompensationsåtgärder har också genomförts under 2021.
- I januari 2022 hölls ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Västra Götaland angående trädplanteringsplaner (kompensationsåtgärder enligt villkor i tillståndet för Natura 2000 och vattenverksamhet).
- Även med Partille kommun har samråd om trädplanteringsplaner genomförts i mars 2022.

I februari 2022 hölls ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Västra Götaland angående innehåll och omfattning av MKB för vägplanen.

Trafikverket kommer att uppdatera samrådshandlingen men meddelar att något nytt formellt allmänt samråd inte avses genomföras eftersom kraven på samråd enligt väglagen bedöms vara uppfyllda. Länsstyrelsen gör i nuläget samma bedömning.

Trafikverket sammanfattade projektet och vad som hänt sedan projektet pausades. Förslag till vägåtgärder är inte förändrade. Ett översiktligt förslag på innehåll för revidering av MKB presenterades. På mötet diskuterades följande:

- Länsstyrelsen lyfter att domen gäller för det som Trafikverket fått tillstånd för och att avvikelser inte får ske.
- Påverkan på riksintressen och MKN har ingått i prövningen av Natura 2000 och vattenverksamhet.
- Länsstyrelsen återkommer med exempel på projekt som kan medföra kumulativa effekter.
- Beträffande klimat- och energieffektiviseringar anser Länsstyrelsen att det är tillräckligt om det görs en kortfattad beskrivning i MKB:n.
- Länsstyrelsen framhåller att det tydligt ska framgå vad som är kompensationsåtgärder enligt domen för vattenverksamhet/Natura 2000 och vilka skyddsåtgärder som ingår i vägplanen.
- Länsstyrelsens handläggningstid för godkännande av MKB är 8 veckor och för tillstyrkan av vägplan ca 5-6 veckor.
- Som underlag inför godkännande av MKB behöver Länsstyrelsen bl.a. plan- och illustrationskartor.
- Länsstyrelsen avser att vid behov begära in kompletteringar under handläggningstiden för godkännandet av MKB:n.



Trafikverket, 405 33 Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2-4.  
Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)