

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE – Uppställningsspår Pilekrogen/ Depå Sandbäck

Mölnads stad, Västra Götalands län

Järnvägsplan 2023-09-05

Uppdragsnummer: 165473



**Trafikverket**

Postadress: Vikingsgatan 2–4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE – Uppställningsspår Pilekrogen/ Depå Sandbäck

Författare: Kind Jennie/Charlotte Borgenstierna, Atkins

Dokumentdatum: 2023-09-05

Ärendenummer: TRV 2020/90848

Åtgärdsnummer: 16202

Uppdragsnummer: 165473

Version: 2.0

Kontaktperson: Katarina Runeberg

## Innehåll

Sammanfattning .....	4
1 Samrådsrets .....	5
2 Samråd .....	6
2.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan .....	6
2.1.1. Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götaland .....	6
2.1.2. Samråd med Mölndals stad .....	6
2.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	8
2.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organ .....	11
2.2. Samråd vid utformning av planförslaget .....	13
2.2.1. Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götaland .....	13
Möten med Länsstyrelsen.....	13
Yttrande från Länsstyrelsen i Västra Götaland .....	14
2.2.2. Samråd med Mölndals stad .....	15
Möten med Mölndals stad.....	15
Yttrande från Mölndals stad .....	17
2.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda .....	21
2.2.4. Samråd med övriga myndigheter och organisationer .....	23

## Sammanfattning

I samrådsredogörelsen sammanställs och sammanfattas hur samrådet bedrivits vilka synpunkter som kommit in samt hur de har bemötts. De inkomna synpunkterna kan läsas i sin helhet under diarienummer TRV 2020/90848.

### Samråd inför beslut om betydande miljöpåverkan (BMP)

I det inledande skedet har samråd genomförts med Länsstyrelsen Västra Götaland, Mölndals stad och enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Samråd har också genomförts med Försvarsmakten, Räddningstjänsten samt Kollektivtrafikmyndigheten delegerat till Västtrafik.

Samrådsmaterialet har hållits tillgänglig på Trafikverkets webbplats under tiden 2020-10-19 – 2020-11-08. Information om samrådet, och var handlingarna har funnits tillgängliga, har skickats till de enskilda som kan antas bli särskilt berörda. Samtliga inkomna synpunkter och yttranden samt upprättade minnesanteckningar och protokoll finns diarieförda på Trafikverket under diarienummer TRV 2020/90848.

Under samrådet har det inkommit synpunkter som berör bland annat frågor om buller-, vibrations- och ljusstörningar samt eventuell värdeminskning på fastigheter till följd av detta. Synpunkter har även lämnats om påverkan på luftkvaliteten, naturmiljön och landskapsbilden. Andra frågor har berört lokalisering av befintlig gång- och cykelbana, pågående markanvändning, inlösen samt information inför fältarbete och markskador. Synpunkter kring eventuell påverkan på vägtrafiken i området har också lämnats.

### Samråd inför utformning av planförslag

I skede Samrådshandling (efter beslut från länsstyrelsen om att projektet medför betydande miljöpåverkan) har samrådsmöten genomförts med Mölndals stad med bland annat fokus på gestaltning och utformning. Möten med Länsstyrelsen i Västra Götalands län har diskuterat miljö kvalitetsnormer för ytvatten samt artskyddsförordningen.

Arbetet har bedrivits i två omgångar med en paus i mellan då nya förutsättningar togs fram. Västra Götalandsregionen anslöt efter pausen till projektet.

Ett första samrådsmöte genomfördes på orten under perioden 2021-05-25–2021-06-15. Information om samrådet skickades ut till de enskilda som särskilt berörs, allmänheten, myndigheter och organisationer. Under perioden fanns Samrådshandlingen tillgänglig på Trafikverkets webbplats.

Efter omstart har Mölndals stad och Länsstyrelsen (2023-06-07) blivit informerade och den nya utformningen har presenterats för dem. Synpunkter som påtalades kring den första utformningen har tagits med i arbetet med den aktuella utformningen. Anläggningen har i norr förskjutits söderut, den har smalnats av mot bäcken samt att en anslutningsväg i söder är borttagen. Detta har gjort att samrådsparterna på flera punkter blivit hörda och anläggningen bedöms ge mindre påverkan på omgivningen.

# 1 Samrådsrets

Den som avser att bygga en järnväg ska under arbetet med att upprätta en järnvägsplan samråda med länsstyrelsen, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Om järnvägsplanen har betydelse för kollektivtrafiken, ska samråd även ske med berörda regionala kollektivtrafikmyndigheter.

Om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet samrådas med en utökad samrådsrets. Samråd ska då även ske med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

Utifrån projektets omfattning och den påverkan projektet bedöms medföra på omgivningen har följande aktörer identifierats som samrådsrets:

- Enskilda som särskilt berörs
- Kommun
- Ledningsägare
- Allmänheten
- Större arbetsplatser i anslutning till projektområdet
- Post- och telestyrelsen
- Riksantikvarieämbetet
- Statens geotekniska institut
- Sveriges geologiska undersökning
- SMHI
- Transportstyrelsen

Statliga myndigheter:

- Länsstyrelse
- Kollektivtrafikmyndigheten via Västtrafik
- Försvarsmakten
- Västra Götalandsregionen
- Räddningstjänsten Storgöteborg
- MSB
- Elsäkerhetsverket
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Vattenmyndigheten för västerhavets vattendistrikt
- Naturvårdsverket
- Polismyndigheten, Region Väst

Organisationer:

- Mölndals Naturskyddsförening
- Naturskyddsföreningen Bohuslän
- Sportfiskarna Region Väst
- Göteborgs ornitologiska förening
- Tågföretagen
- Odlingsföreningen Tillsammans
- Mölndals Tennisklubb
- Råvekärsskolan
- Mölndals hembygdsförening
- Kållereds hembygdsförening
- Cykelfrämjandet
- SJ Götalandståg

## 2 Samråd

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

#### 2.1.1. Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götaland

Den 23 september 2019 hade Trafikverket ett informationsmöte med Länsstyrelsen Västra Götaland. Trafikverket delgav länsstyrelsen information om tidigare utredningar samt om den genomförbarhetsstudie som färdigställdes under 2019.

Den 28 september 2020 genomfördes ett samrådsmöte med Länsstyrelsen Västra Götaland.

Länsstyrelsen poängterade vid dessa två tillfällen vikten av att Trafikverket tydligt motiverar den valda lokaliseringen av uppställningsspåren. Länsstyrelsen önskade även att projektet samordnas med pågående angränsande projekt som Mölndals stads åtgärder för Källeredsbäcken och Västfastigheters tågdepå Sandbäck för att se till helheten i området.

Länsstyrelsen underströk även vikten av att planerade nya broars utformning över Källeredsbäcken motiveras eftersom miljö kvalitetsnormer för ytvatten är knutna till bäcken. Länsstyrelsen lyfte även att buller borde utredas samordnat med Västfastigheters tågdepå.

Den 12 november 2020 hölls ytterligare ett samrådsmöte med Länsstyrelsen i Västra Götaland. Mötet handlade om val av lokalisering och genomfördes tillsammans med Trafikverkets projekt Uppställningsspår Lärje. Syftet med samrådet var att Trafikverket informerade länsstyrelsen bakgrunden för val av lokalisering av nya uppställningsspår. Länsstyrelsen frågade om val av lokalisering möter det framtida behovet av uppställningskapacitet 2040.

Länsstyrelsen poängterar betydelsen av att fortsatt studera och anpassa projektet för Pilekrogen utifrån de kumulativa effekter som kan uppstå tillsammans med närliggande, både pågående och planerade, anläggningar och projekt. Det gäller i flera avseenden exempelvis påverkan på Källeredsbäcken och bullereffekter.

Länsstyrelsen meddelar att de inte ser några ytterligare behov av utredningar eller undersökningar angående val av lokalisering för nya uppställningsspår i centralt läge. Behov och motiv för val är tillräckligt utredda.

#### *Trafikverkets kommentar*

Tillsammans motsvarar uppställningsspåren i Lärje och Pilekrogen det förväntade behov Trafikverket ser av uppställningsspår fram till år 2040. För Lärje finns en tanke om en påbyggnadsetapp. Även Pilekrogen tar hänsyn till det framtida behovet 2040.

Genom projektet sker löpande samordningsmöten med bland annat Mölndal Stad och Västfastigheter om områdets förutsättningar, tekniska lösningar och utformning.

#### 2.1.2. Samråd med Mölndals stad

Ett stort antal samordningsmöten har hållits med Mölndal Stad under arbetet inför järnvägsplanen samt inledande skeden i järnvägsplanen.

Den 6 oktober 2020 genomfördes samrådsmöte med Mölndals stad.

Kommunen upplyste om berörda detaljplaner och deras syften. Kommunen lyfte även fram att berörd cykelbana ingår i kommunens huvudcykelvägnät och att den används för både pendling och rekreation.

Vidare ansåg kommunen att säkerhet, buller, landskapsanpassning och grönska är viktiga frågor i det fortsatta arbetet. Kommunen påpekar också behovet av samordning mellan kommunens planerade åtgärder för Kålleredsbäcken och Trafikverkets projekt.

Den 25 november 2020 inkom yttrandet från kommunstyrelsen Mölndals stad på framtaget Samrådsunderlag. I sitt yttrande poängterar staden vikten av samordning mellan aktuellt projekt och Västfastigheters depåverksamhet och kommunala planer för området. I sitt yttrande påpekar staden att det är olyckligt att detta samråd inte koordinerats med samrådsförfarandet för detaljplanen för Västfastigheters depå. Staden påpekar också att det finns flera stora infrastrukturprojekt som planeras i området och det är viktigt att Pilekrogens uppställningsspår inte omöjliggör dessa projekt. Vidare önskar staden även att det sker samordning gällande utredning och redovisning av den totala miljöpåverkan för både uppställningsspår och depå, särskilt för miljöaspekterna buller och vibrationer.

I sitt yttrande framhåller staden också vikten av gestaltningen av anläggningen då den ligger exponerat vid entrén till Mölndal.

Mölndals stad vill peka på värdet av att utreda möjligheterna även utanför planerad anläggning att kompensera för förlusten av naturvärden och grönstruktur samt värde som översvämningsmark eller betes-/slättermark.

Staden undrar också hur uppställningsspår Pilekrogen och Västfastigheters depå kommer att påverka den vegetationsbeklädda bullerskyddsvall som sträcker sig cirka 500 meter norrut från banans passage över Kålleredsbäcken?

Staden ställer sig frågande till Trafikverkets bedömning om att det är ungefär 28 tåg in/ut per dygn som kommer att använda uppställningsspåren och betonar vikten att korrekt indata används vid bullerberäkningarna.

Mölndals stad delar Trafikverkets bedömning att projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

#### *Trafikverkets kommentar*

Trafikverket delar stadens uppfattning om att samverkan och dialog mellan Trafikverket, staden och Västfastigheter är viktig i arbetet. Löpande samordningsmöten sker mellan Mölndals stad, Västfastigheter och Trafikverket, både gällande Kålleredsbäcken men också om projekten som helhet. Viktigt att påpeka är att tidplanerna är olika för de olika projekten, hur detta påverkar projekten diskuteras på samordningsmötena.

Utredningar för att identifiera bullerpåverkan från planerade åtgärder i Pilekrogen kommer att genomföras i det fortsatta arbetet med järnvägsplanen. Vidare kommer även de kumulativa miljöeffekterna inklusive bullerpåverkan av projektet och planerad depåverksamhet utredas vidare.

I det fortsatta arbetet med järnvägsplanen kommer även Trafikverket att arbeta vidare med gestaltningen av anläggningen och ett gestaltningsprogram tas fram.

Trafikverket har inte möjlighet att ta mark i anspråk för kompensationsåtgärder utanför planområdet. Däremot är det något som kan göras i samarbete med berörd markägare. De utredningar som behövs med avseende på detta ser Trafikverket som en viktig del i

samordningen mellan projektet och Mölndals stad samt Västfastigheter, bland annat för hantering av gemensamma kumulativa effekter.

I samrådsunderlaget har den vegetationsbeklädda vallen felaktigt benämnts som bullerskyddsvall. Dess funktion är tryckbank. Tryckbanken kommer att behöva schaktas bort och ersättas med geotekniska förstärkningsåtgärder. Påverkan på vallen och bullerskydd utreds vidare.

Trafikverket baserar tågrörelserna på senast uppdaterad basprognos vilken i sig bygger på länstrafikbolagens målbilder. I detta fall VGR:s målbild tåg 2035 samt motsvarande hos Hallandstrafiken.

Kompl.2023-09-05

Buller/tryckbanken ligger utanför järnvägsplanen och påverkas inte av anläggningen.

### 2.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Mellan 20-10-19 och 2020-11-08 kunde enskilda som kan bli särskilt berörda av projektet lämna synpunkter om Pilekrogen. Nedan redovisas de synpunkter som inkommit samt Trafikverkets kommentar.

#### Buller

Flertalet synpunkter har inkommit avseende buller. Många boende påpekar att de redan idag upplever buller från Västkustbanan och E6:an som störande och uttrycker en oro för att planerad anläggning kommer bidra till ytterligare ljudstörningar i området. Frågorna rör bland annat huruvida uppställningsbangården kommer att resultera i ökat buller och vilka bullerdämpande åtgärder som Trafikverket planerar. Boende efterfrågar vilka utredningar som gjorts, dels för byggskedet men främst för drift och underhåll. Det har även inkommit frågor kring när på dygnet aktivitet kommer ske.

#### *Trafikverkets kommentar*

Projektet är i tidigt skede och utredning för att identifiera bullerpåverkan från planerade anläggningar, både var för sig och tillsammans med andra bullerkällor, kommer att utredas i det fortsatta arbetet. I det arbetet ingår även utredning av eventuella behov av bullerskyddsåtgärder. Detta kommer att utredas vidare i kommande planlägningsprocess och redovisas i samråd under 2021. Trafikverket följer Naturvårdsverkets riktlinjer för industribuller. Under byggskedet kommer det främst dagtid förekomma ökat buller och även här finns det riktvärden som Trafikverket måste förhålla sig till.

Kompl. 2023-09-05

Bullerutredning är genomförd och redovisas i MKB samt att fastigheter som föreslås för åtgärder redovisas på plankartan.

#### Vibrationer

Frågor om det finns risk för vibrationspåverkan har också kommit in.

#### *Trafikverkets kommentar*

Användningen av uppställningsspåren bedöms ge avsevärt mindre vibrationer än vad trafiken på Västkustbanan idag genererar. Detta då omfattande förstärkningsåtgärder kommer att vidtas under uppställningsbangården samt då vagnarna är lättare och hastigheten är betydligt lägre jämfört med trafikeringen på Västkustbanan. Risken för vibrationsstörningar kommer att utredas vidare, även om det inte bedöms som sannolikt att gällande riktvärden riskerar överskridas. Avstånden mellan



förbigångsspår/uppställningsspår och bostäder är stora, som minst cirka 120 meter, samtidigt som hastigheterna på både förbigångsspår och uppställningsspår är låga (40–80 km/h).

Kompl. 2023-09-05

Vibrationsutredning är genomförd och redovisas i MKB.

### Ljusstörning

Frågor om belysning och oro för ljusstörning har inkommit.

#### *Trafikverkets kommentar*

För att minska ljusstörningar och användningen av el, kommer närvarostyrd belysning installeras över uppställningsspår samt vid växlar in till uppställningsbangården.

### Luftkvalitet

Synpunkter avseende eventuell risk för påverkan på luftkvaliteten har inkommit.

#### *Trafikverkets kommentar*

I driftskedet medför uppställningsspåren inga försämringar på luftkvaliteten av betydelse då trafiken till och från uppställningsspåren planeras ske med enbart eldrivna motorvagnar. Enstaka godståg om dagen som använder förbigångsspåret närmast Västkustbanan kan komma att drivas med diesellok, men avståndet mellan spåret och närmaste bostäder är långt, cirka 120 meter.

### Naturmiljö

Synpunkter har kommit in gällande påverkan på områdets naturmiljö. Boende påpekar att den naturnära miljö som de idag har tillgång till kommer att försvinna. Det har också kommit in synpunkter som lyfter Kålleredsbäckens värde för lax- och havsöring samt att det finns lek område för öring i Alebäcken.

#### *Trafikverkets kommentar*

I det fortsatta planarbetet kommer påverkan på naturmiljön att studeras vidare. De naturvärden som finns idag i det område där uppställningsspåren planeras kommer att försvinna. Åtgärder för att förebygga, motverka och avhjälpa de negativa effekterna för bland annat naturmiljön i området kommer att utredas vidare.

Kompl. 2023-09-05

Påverkan på naturmiljön redovisas i MKB:n.

### Upplevelsen av landskapet

Synpunkter har inkommit gällande påverkan på landskapet. Boende påpekar att den naturnära miljö som de idag har tillgång till kommer att försvinna. Den planerade åtgärden anses påverka landskapet och därmed utsikten negativt och boende vill att åtgärder för att minska påverkan på landskapet ska tas fram.

#### *Trafikverkets kommentar*

I det fortsatta arbetet kommer Trafikverket att utföra en djupare landskapsanalys och arbeta fram ett gestaltungsprogram för att minska den planerade anläggningens påverkan på landskapet.

Kompl. 2023-09-05

Gestaltningsprogram är framtaget och åtgärder som ska minska negativ påverkan på landskapet redovisas i MKB och Planbeskrivning.

### Befintlig gång- och cykelbana

Synpunkter har lämnats över den planerade flytten av befintliga gång- och cykelbana som idag går igenom utredningsområdet (bland annat förbi tennishallen). Boende i området påpekar vikten av detta cykel- och gångstråk, där både barn och vuxna kan röra sig separerat från andra trafikslag. Frågor om var den nya gång- och cykelbanan kommer att lokaliseras har kommit in.

### Trafikverkets kommentar

Ny lokalisering av befintlig gång- och cykelvägen utförs av Mölndals stad. Lokaliseringen är ännu inte bestämd. Trafikverket kommer att utföra en barnkonsekvensanalys i syfte att identifiera åtgärder som ska leda till minskad påverkan för barn.

Kompl. 2023-09-05

Exakt placering av gång- och cykelvägen i norr samråds under september 2023, på övrig sträcka föreslås den gå längs anläggningen. Under byggtiden upprätthålls funktionen.

### Påverkan på fastigheter

Frågor kring värdeminskning på fastighet har inkommit. Synpunkt framförs att utbyggnaden kan resultera i ökade bullernivåer samt eventuella andra skador på fastighet, så som sättningar och sprickor i huskroppar. Dessa befaras i sin tur resultera i en värdeminskning.

Även frågor gällande pågående fastighetsöverlåtanden och pågående bygglovsansökningar har inkommit. Frågor om eventuell inlösen av fastigheter har också ställts. Boende önskar en möjlighet att ventilerade dessa frågor med Trafikverket.

Synpunkter gällande Trafikverkets kommunikation kring fältarbeten har också kommit in. Dessa understryker vikten av att få information i god tid inför kommande fältundersökningar då exempelvis djur vistas på i området.

### Trafikverkets kommentar

Eventuell påverkan av marknadsvärdet på fastigheter i närområdet är svårt att bedöma. Ökat buller ska utredas i förhållande till gällande riktvärden (se Buller). Markvibrationer orsakat av anläggningen bedöms inte som sannolikt (se Vibrationer) men ska utredas djupare. Specifika frågor gällande markintrång eller påverkan på pågående markanvändning kan ställas till projektets markförhandlare.

Skulle inlösen av delar eller hel fastighet bli aktuell sker detta i dialog med berörda fastighetsägare i kommande skeden.

Trafikverket har rutiner för markägarkontakter innan fältarbeten utförs samt för återställande av eventuella markskador, och kommer att ytterligare skärpa upp tillämpningen av dessa. Trafikverket kommer att kontakta berörda fastighetsägare och arrendatorer, exempelvis djurhållare, för att mildra störningar för hästar eller andra betesdjur.

### Ökad vägtrafik

Frågor har inkommit om hur den planerade anläggningen kommer att påverka vägtrafiken i området, både under byggskedet men också när anläggningen är färdigställd. Frågor ställdes

om hur Trafikverket säkerställer situationen för oskyddade trafikanter och de som rör sig i området.

#### *Trafikverkets kommentar*

Under byggtiden kommer vägtrafiken på Kungsbackavägen att öka, till följd av framför allt masstransporter till och från anläggningsplatsen. I driftskedet bedömer Trafikverket att anläggningen endast kommer generera några enstaka bilfordonsrörelser per dag, orsakat av underhållspersonal som ska underhålla uppställningsspåren samt av lokförare, som blir upphämtade med taxi eller bil istället för att åka kollektivt.

Trafikverket kommer att utföra en barnkonsekvensanalys i syfte att identifiera åtgärder som ska leda till minskad påverkan för barn, bland annat deras möjlighet att röra sig i området.

Kompl. 2023-09-05

En barnkonsekvensanalys är genomförd och resultatet integrerat i utredning och utformning.

#### **Samrådskretsen**

Under samrådstiden har frågor ställts om varför man har fått brev hemskickade och därmed erhållit information om projektet även om man inte anses vara direkt berörd av projektet.

#### *Trafikverkets kommentar*

I detta tidiga skede av processen har Trafikverket valt att ha en väl tilltagen samrådskrets för enskilda som antas bli särskilt berörda, för att samla in så mycket information som möjligt. I kommande skeden kommer samrådskretsen att omarbetas och specificeras. En del av de som fått informationen ingår även i större samfälligheter. Om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska projektet ha en utökad samrådskrets. Samråd ska då även ske med övriga statliga myndigheter samt den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda.

#### **Ledningar i området**

Ledningsägare i området önskar löpande samordning med Trafikverket genom hela processen, både gällande befintliga ledningar men också gällande anläggningar som planeras. Det finns flertalet anläggningar som berörs av planen, några med betydande karaktär. Synpunkter kring vem som ska stå för kostnaden vid flytt av anläggningar har inkommit.

#### *Trafikverkets kommentar*

I det fortsatta arbetet kommer ledningssamordningsmöten att ske löpande så att Trafikverket tillsammans med berörda ledningsägare kan diskutera påverkan, lösningar och kostnader.

Kompl. 2023-09-05

Kontakt med ledningsägare har fortsatt under projekteringen.

### **2.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organ**

#### **Räddningstjänsten**

Samrådsmöte hölls 2 november 2020 med Räddningstjänsten.

Vid mötet visades två redundanta räddningsvägar till och från anläggningen, vilka Räddningstjänsten tidigare haft önskemål om. Detta då området endast kan angöras via

vägbro över Källeredsbäcken. Diskussion hölls om gällande krav på vägarna, vägbredder och föreslagen standard. Räddningstjänsten skulle återkomma med kravställning.

Räddningstjänsten önskar även att Trafikverket tar fram en släckvattenutredning, för att säkerställa tillräckligt med släckvatten. Räddningstjänsten upplyser om att brand på uppställningsspår är ytterst sällsynt och bedömer att det inte finns någon specifik riskpunkt i området.

Även frågan om separat elfrånkoppling vid händelse av brand diskuterades. Räddningstjänsten skulle återkomma med kravställning.

#### *Trafikverkets kommentar*

En släckvattenutredning kommer att utföras.

Kompl. 2023-09-05

En släckvattenutredning har utförts och resultatet är inarbetad i utformningen.

#### Kollektivtrafikmyndigheten (delegerat till Västtrafik)

Västtrafik har lämnat önskemål om tågvärmeposter.

#### *Trafikverkets kommentar*

Tågvärmeposter kommer att anordnas på samtliga uppställningsspår.

Kompl. 2023-09-05

Tågvärmeposter finns vid uppställningsspåren.

#### Försvarsmakten

Försvarsmakten hade inget att erinra mot den planerade anläggningen.

## 2.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Järnvägsplan Uppställningsspår Pilekrogen/Depå Sandbäck är ett omtag i planprocessen för det tidigare projektet Järnvägsplan Uppställningsspår Pilekrogen, där samråd om planförslag genomfördes våren 2021. Det arbetet stoppades innan planen var färdig och processen fullföljd.

Aktuell järnvägsplan är ett samarbete mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen där parterna planerar två järnvägsanläggningar som är tätt sammankopplade och med starkt beroende till varandra.

Anledning till omtaget är en ny utformning på den planerade järnvägsanläggningen till följd av nya förutsättningar. Utformningen har samordnats och anpassats till omgivande projekt med kostnadsbesparing och effektivisering som följd. Planprocessen tas inte om från början då utredningar och underlag som togs fram för den tidigare utformningen fortfarande är aktuella.

### 2.2.1. Samråd med Länsstyrelsen i Västra Götaland

#### Möten med Länsstyrelsen

Ett antal möten har genomförts under projektets gång med Länsstyrelsen i Västra Götaland. Mötena både haft olika teman och haft ett mer informerande syfte.

Möten har genomförts:

- 2021-04-08 angående de miljö kvalitetsnormer som gäller för Kålleredsbäcken
- 2021-10-06 angående skyddade arter
- 2023-06-07 information om omtag och gemensam järnvägsplan med Västra Götalandsregionen

#### Miljö kvalitetsnormer för ytvatten

Trafikverket redogjorde för den påverkan projektet bedöms ha på miljö kvalitetsnormerna inklusive en bedömning av kumulativa effekter med anledning av de andra projekt som planeras i samma område.

Länsstyrelsen instämmer i att miljö kvalitetsnormer är en viktig fråga och ser positivt på samordningen mellan parterna Trafikverket, Västfastigheter och Mölndals stad.

Länsstyrelsen anser att det är lovande att projektet lämnar en yta för att kunna göra åtgärder vid Kålleredsbäcken.

#### Skyddade arter

Under projekttiden har lagstiftningen ändrats och tidigare diskussioner har tappat sin relevans då de utgått från icke gällande förutsättningar. Under samtal kring nu gällande lagkrav på möte 2023-06-07 poängterade Länsstyrelsen vikten av att ha tillräckliga motiv när vi bedömer att planerade åtgärder träffas av nya lagkrav gällande fåglar.

Trafikverket bedömning är att projektets främsta påverkan på skyddade arter är förlust av habitat för häckande fåglar samt störningar i form av buller och belysning. De skyddsåtgärder som vidtas i planen är återställning av stenmurar, begränsning av belysning, hänsyn till fåglars häckningstid samt möjligheter att tidsstyra de mest bullrande arbetena.

För fladdermöss och groddjur krävs ingen dispens eftersom dessa arter inte bedöms påverkas av projektet.

### Yttrande från Länsstyrelsen i Västra Götaland

Ett första yttrande från våren 2021 togs dessa punkter upp.

I det fortsatta arbetet anser länsstyrelsen att analysen av miljökonsekvenser ytterligare bör belysa strandskydd, artskydd och vibrationer.

Gällande strandskydd behöver det utredas i vilken utsträckning området var planlagt vid utgången av juni 1975 och hur strandskyddet vid Kålleredsbäcken har hanterats sedan dess. För det fall strandskydd inträder eller återinträder inom detaljplanelagt område måste detta behandlas i järnvägsplanen.

Länsstyrelsen meddelar att miljökonsekvensbeskrivningen måste innehålla en bedömning av planens påverkan på samtliga fågelarter som nyttjar området för fortplantning eller viloplats, detsamma gäller för planens konsekvenser för områdets kontinuerliga ekologiska funktion för övriga strikt skyddade djurarter enligt 4 § artskyddsförordningen.

Gällande miljö kvalitetsnormer (MKN) anses Trafikverket ha redogjort på ett tillräckligt sätt för åtgärdens fysiska inverkan på berörd vattenförekomst samt utrett risken för försämring, men inte så mycket om äventyrande av möjligheterna att uppnå MKN. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att projektet kan genomföras utan att det leder till försämring av någon kvalitetsfaktor. Däremot finns risk för små negativa förändringar inom klassen i några fall, Länsstyrelsen upplyser om att negativa förändringar helst ska hanteras med kompensationsåtgärder för att inte riskera att bidra till en förändring genom kumulativa effekter. Vidare anser länsstyrelsen att det vore positivt om Trafikverket bidrog med några förslag på kompensationsåtgärder.

I yttrandet vill länsstyrelsen betona att även om grundvattnet i området idag inte nyttjas som dricksvattentäkt, så kan ett framtida uttag inte uteslutas. Ändrade grundvattennivåer kan orsaka ökad sättningsproblematik i området och det är därför viktigt att denna fråga fortsatt bevakas under arbetets gång.

Länsstyrelsen påtalar att bullerutredning för industribuller från uppställningsspåren bör samordnas med Västfastigheters projekt för att kunna bedöma den totala påverkan i området.

Masshanteringen är bra beskrivet men det skulle gärna få vara en egen rubrik om massor för att lyfta fram massor och masshanteringen på ett tydligare sätt i miljökonsekvensbeskrivningen. Länsstyrelsen önskar också ta del av underlagen för markmiljöundersökningarna som genomförts inför godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen.

Gällande översvämningrisk påtalar Länsstyrelsen att åtgärder som höjdsättning behöver säkerställas och redovisas på plankartan för att kunna säkerställa hur det stämmer överens med räddningstjänstens krav och behov. Länsstyrelsen önskar ta del av underlagsrapport som hanterar översvämning inför godkännande av MKB.

I yttrandet påtalar länsstyrelsen att det i kommande handlingar bör framgå hur åtgärder rörande släckvatten hanteras och säkerställs samt att de är genomförbara. Vissa åtgärder bör kunna hanteras redan i planskedet, som exempelvis placering av lågpunkter eller bedömning av yta för slamsugsbil.

Texten om farligt gods skulle kunna ses över så att det inte går att tolka det som att åtgärder inte införs på grund av att sannolikheten för olycka är liten eller försumbar. Bedömningen borde snarare utgå från att riskbilden för närliggande bebyggelse är låg eller på en nivå som inte motiverar mer åtgärder. Inför att Länsstyrelsen ska godkänna MKB:n tar vi gärna del av den riskbedömning som genomförts.

Länsstyrelsen bedömer slutligen att det framtagna underlaget i denna MKB är tillräckligt för att kunna användas vid ett samråd inför tillståndsprövning. Det är enligt Länsstyrelsen önskvärt att så mycket som möjligt samprövas.

*Svar:*

Nedan redovisas svar med utgångspunkt från föreslagen utformning 2023-09-05.

Utredningar och samordning med Mölndals stad så visar detta att det inte finns några planer som antagits före 1975 i det aktuella området. Därmed bedöms strandskyddet inte ha återinträtt och att ingen hantering av strandskyddsbestämmelser behövs i planen.

Påverkan på fågelarter som nyttjar området kommer beskrivs utifrån kraven i gällande lagstiftning.

Åtgärder som skapar mervärde för Källeredsbäcken planeras i form av exempelvis ny vegetation. Även möjligheten att förbättra förutsättningarna för havsöring att vandra upp i biflödet Alebäcken utreds.

Miljökonsekvensbeskrivningen beskriver effekterna av både industri- och infrastrukturbuller och under Kumulativa effekter ingår även Västra Götalandsregionens planerade byggnader för området.

Masshantering och markmiljöundersökningar beskrivs nu i en egen rubrik under kapitel Människors hälsa och boendemiljö.

Höjdsättning för projekterad anläggning redovisas på plankartorna. Hela Trafikverkets anläggning är utformad med en säkerhetsnivå på + 1,0 meter samt ett tillägg för sättningsrisk.

Ett PM Släckvattenutredning har tagits fram i projektet med de åtgärder som behöver vidtas för hantering av släckvatten i anläggningen.

Texter om farligt gods har uppdaterats i PM Risk samt förts in i miljökonsekvensbeskrivningen.

Önskat underlagsmaterial inför godkännande av MKB kommer att delges länsstyrelsen.

## 2.2.2. Samråd med Mölndals stad

### Möten med Mölndals stad

Trafikverket och Västra Götalandsregionen har haft ett flertal möten i olika konstellationer och med olika teman tillsammans med Mölndals stad. Samordningsmöten genomförs en gång i månaden.

- 2021-04-29 presenterades framtaget förslag och synpunkter framfördes.
- 2021-09-20 hölls ett digitalt samrådsmöte med Mölndals stad där Trafikverket önskade ge en mer utförlig återkoppling på stadens yttrande på samrådshandlingen rörande miljö kvalitetsnormer och ansvar i befintliga markavvattningsföretag.

- Tre samrådsmöten har genomförts med fokus på gestaltning av järnvägsanläggningen – 2021-01-20, 2021-02-22 samt 2023-06-22.

Nedan presenteras en sammanfattning av synpunkter från mötena.

## Utformning

Synpunkterna nedan har inarbetats i den nya utformningen.

- Mölndals stad vill ha ägandet och rådigheten över Kålleredsbäcken och det område som behövs för kapacitetshöjande åtgärder. Detta säkerställs genom att tvärgående diken mot Kålleredsbäcken regleras med servitut.
- Mölndals stad poängterar att de behöver komma till Kålleredsbäcken för underhåll. Detta säkerställs genom att servicevägen, som kan nyttjas av Mölndals stad, placeras utanför stängslet samt att den föreslagna utformningen har smalnats för att öka avståndet till bäcken.
- Trädridåer längs med Kålleredsbäcken föreslås och tycker det är rimligt med vegetationsdungar på kommunens mark enligt förslag. Anläggningens serviceväg kan nyttjas för skötsel av planteringarna.
- Mölndals stad tycker det är ett bra upplägg med redovisade ytor för hantering av vatten, till exempel översilning på gräsbevuxen mark, avskärande diken eller andra åtgärder.
- Funktion för gång- och cykelvägen kommer att säkerställas under byggskedet.
- Kärra bro har utretts och kommer inte att nyttjas som byggväg på grund av dålig bärighet.
- Åtkomst för Mölndal Energi till transformatorstationen i söder säkerställs.
- Mölndals stad understryker vikten av att samstudera och belysa de kumulativa effekterna av aktuellt projekt samt angränsande projekt i området. Den samlade effekten av de olika projekten sammanfattas i ett eget kapitel, Kumulativa effekter.

## Miljö

- Mölndals stad frågar varför vissa fastigheter erbjuds bullerskyddsåtgärder men inte andra trots att de ligger intill varandra.  
Svar: Genomförandet av bullerskyddsåtgärder är beroende av husets standard, fastighetens läge och utformning samt antal/placering av befintliga uteplatser. När inventeringar visat att det exempelvis finns en skyddad uteplats där bullernivåerna inte överskrids, erbjuds inte åtgärd även om fastigheten intill erbjuds.

## Kålleredsbäcken

- Mölndals stad ansvarar tillsammans med andra parter inklusive Trafikverket för att vidta de åtgärder som behövs för att uppnå god status i Kålleredsbäcken. I Vattenmyndighetens samrådshandlingar förvaltningscykel 2021–2027 framgår att Trafikverkets anläggningar bedöms påverka vatten mer än vad som tidigare lyfts fram. Detta gäller i första hand vägar, men som medansvarig för Kålleredsbäcken är Trafikverket en part oavsett trafikslag. Mölndals stad efterfrågar därför ett tydligare ansvarstagande för åtgärder till förmån för Kålleredsbäckens status från Trafikverkets sida.



## Gestaltning

- I BKA och gestaltning av området efterfrågas omsorg i utformningen vad gäller staketet, både kopplat till trygghetsaspekter och växtlighet. Gällande stängslets utformning har Trafikverket begränsade valmöjligheter så standardiserat material används. Klätterväxter med vintergrönt alternativ föreslås. Befintliga stenmurar kompenseras med nya murar i nord-sydlig riktning mellan spår och bäck.

## Byggskede

- Trafikpåverkan under byggtiden, främst på Kungsbackavägen men även på Torrekullamotet och Mölndalsbro behöver beskrivas. Byggtrafiken till Pilekrogen bör främst använda Torrekullamotets av- och påfarter önskar Mölndals stad vilket Trafikverket håller med om.

## Yttrande från Mölndals stad

I sitt yttrande från våren 2021 påtalar Mölndals stad att de viktigaste aspekterna som de menar att Trafikverket behöver beakta i projektet är:

- projektets påverkan på boende och verksamheter i närområdet,
- projektets gestaltning och betydelse för landskapet och stadsmiljön,
- projektets påverkan på Kålleredsbäcken inklusive miljö kvalitetsnormer (MKN),
- Mölndals stads möjligheter att genomföra kapacitetshöjande åtgärder i Kålleredsbäcken inklusive drift och underhåll,
- lokalisering av gång- och cykelväg,
- möjligheten för Mölndals stad att i framtiden kunna bygga ut kopplingen mellan Åbro och Råvekärr (Kikåsleden).

## Angränsande projekt

I yttrandet understryker Mölndals stad vikten av att samstudera och belysa de kumulativa effekterna av aktuellt projekt med uppställningsspår samt de angränsande projekten i området:

- Göteborg – Borås
- Västfastigheter
- Utformning och lokalisering av gång- och cykelväg

Svar: I järnvägsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning redogörs för de angränsande projekten, vilka anpassningar som görs samt bedömning av de kumulativa effekter som kan uppstå.

## Miljö

Mölndals stad undrar vilka åtgärder Trafikverket planerar att vidta för föroreningarna invid befintliga järnvägsspår.

Svar 2023-09-05: Den marktekniska undersökning som genomförts i projektet visar att det i befintlig järnvägsanläggning förekommer föroreningar som i huvudsak understiger riktvärde för Mindre känslig användning (MKM) med enstaka halter över. Risken för utläckage bedöms som låg och för att minimera risken för spridning av de föroreningar av låga halter som påträffats ska dessa forslas bort samt öppna schakter begränsas.

Vidare måste förbigångsspåret utformas så att olyckor med farligt gods inte utsätter omgivningen för risk.

Mölnads stad anser att det tydligare behöver beskrivas varför det inte bedöms nödvändigt eller föreslås åtgärder för omhändertagande av släckvatten i den norra delen som detaljplaneläggs för järnvägsändamål.

Svar 2023-09-05: Släckvattenutredningen visar att utformningen av anläggningen tillgodosett en godtagbar hantering av släckvatten. Avvattningsanläggningen är anpassad till den mängd släckvatten som bedöms kunna uppstå i de delar av anläggningen där det finns en förhöjd risk för brand. Vidare är dessa delar av avvattningsanläggningen möjlig att stänga av för att förhindra utsläpp och läckage till Källeredsbäcken.

Den största brandrisken i den norra delen bedöms vara i anslutning till teknikbyggnaderna, i detta läge finns ett eget slutet system för dagvatten. I denna del av området minimerar den täta leran risken för inträngning till grundvatten, vidare finns mycket vegetation som också fördröjer eventuellt släckvatten.

Trafikverket har i miljökonsekvensbeskrivningens nollalternativ inte utgått från nuvarande markanvändning utan från den användning som framgår av Mölnads stads översiktsplan från 2006 där det är utpekade som verksamhetsområde. Staden anser att ett nolläge bör utgå från områdets nuvarande markanvändning.

Svar: I en miljökonsekvensbeskrivning innebär nollalternativet en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om järnvägsplanen inte genomförs, med syftet att ha som ett jämförelsealternativ till utbyggnadsförslaget. Horisontår för nollalternativet är år 2040, vilket är det samma som för utbyggnadsalternativet. Ett av de antaganden som har gjorts för nollalternativet är att området utvecklas i enlighet med Mölnads stads gällande översiktsplan. Mölnads Stad har antagit en ny översiktsplan efter att synpunkterna lämnades. Analysen för nollalternativet har justerats utifrån den nya översiktsplanen. Analysen av effekter och konsekvenser för både nollalternativet och utbyggnadsalternativet utgår från nuläget som referenstillstånd.

Miljökonsekvensbeskrivningen saknar en tydlig beskrivning av effekter och konsekvenser på naturmiljön. Det är viktigt att välja naturliga arter som bidrar till att stärka naturmiljön i föreslagna planteringar. Staden pekar även på att en tydlig ansvarsfördelning är viktigt.

Svar 2023-09-05: MKB är kompletterad enligt ovan. I områden i direkt anknytning till byggnaderna kommer planeringar vara av mer trädgårdskaraktär men utanför stängslet föreslås växter som knyter an till den lokala floran.

I naturvärdesobjekt 12 finns skyddsvärda träd, sälgar, vilka Mölnads stad förutsätter kan ligga kvar som död ved i området då Trafikverket behöver avverka dem vid anläggningsarbetena.

Svar 2023-09-05: Naturvårdsobjekt påverkas inte av den aktuella planutformningen.

## MKN

Mölnads stad påtalar att ett fortsatt tätt samarbete och samverkan med staden om MKN är av största vikt.

Mölnads stad påpekar att tillgänglighet för drift och underhåll av Källeredsbäcken är av stor vikt för att hantera ansvar inom markavvattningsföretaget. Staden anser att Trafikverket ska vara medsökande och delägare i markavvattningsföretaget. Eftersom Trafikverkets anläggning försvårar åtkomst för drift och skötsel på delar av sträckan föreslår staden att dessa delar kan underhållas av Trafikverket.

Trafikverkets avvattningsanläggning bör skötas under driftskedet för att undvika att förorenade sediment följer med ut till Kålleredsbäcken vid höga flöden.

Staden utgår ifrån att Trafikverket tydligare kommer att redovisa skyddsåtgärder och även visa på kompensationsåtgärder eller andra biotopsförbättrande åtgärder i den färdiga miljökonsekvensbeskrivningen.

Svar 2023-09-05: Texter är förtydligade.

Mölnadal stad efterfrågar en analys där Trafikverket även redovisar den påverkan som projektet gör på andelen opåverkade/naturliga ytor längs bäcken. Detta då exploatering minskar andelen naturliga områden och även möjligheten att återskapa naturliga ytor vid bäcken, vilket kan påverka möjligheten att uppnå god status för vattenförekomsten som helhet.

Svar 2023-09-05: De skyddsåtgärder som vidtas i projektet redogörs för i miljökonsekvensbeskrivningen, planerade åtgärder kommer inte att påverka Kålleredsbäcken på ett otillåtet sätt eller möjligheten att uppnå gällande miljö kvalitetsnormer.

Oberoende av exploaterings utbredning har Trafikverket arbetat aktivt för att minimera markanspråk närmast och längs med Kålleredsbäcken och det planeras flera skyddsåtgärder till nytta för bland annat konnektiviteten i vattenförekomstens närområde och svämplan.

### Gestaltning och BKA

Mölnadal poängterar vikten av en god gestaltning, området är viktig för dem eftersom det är entrén till Mölnadal och Göteborg. Det är också en viktig plats för de boende i området vilket tillsammans ställer krav på gestaltningen av anläggningen.

Svar 2023-09-05: Järnvägsspecifikt material är standardiserat, frihetsgraden avseende konstruktion, material och färg är begränsad, men tillgängliga ytor kommer nogsamt att gestaltas och utformas att föreslå en anläggning med god utformning som är anpassat till det omgivande landskapet.

Ett Gestaltningsprogram är framtaget och där visas exempel/bilder på hur gestaltningen kan utformas. Trafikverket och Västfastigheter har anpassat sina respektive gestaltningar i tillämpliga delar till varandra. Trafikverket har även föreslagit gestaltning åtgärder på stadens mark för att uppnå en högre nivå än vad som är möjligt enbart inom järnvägsanläggningen där möjligheterna är begränsade.

Mölnadal stad anser att det saknas en analys gällande valet av betongbro och hur det stämmer in i befintlig kulturmiljö samt intilliggande bebyggelse. Staden anser att valet av bromaterial bör övervägas utifrån fler aspekter än anläggningskostnad.

Svar 2023-09-05: Synpunkten kommer att beaktas i den kommande detaljprojekteringen då utformning och materialval fastställs.

Mölnadal stad anser att projektets barnkonsekvensanalys bör belysa risker som klättring på stängsel, skadegörelse eller oförsiktig lek i området då det bor barn nära planerad anläggning.

Svar 2023-09-05: Trafikverkets bedömning är att barnkonsekvensanalysen i tillräcklig omfattning beskrivit de risker som finns för barn i området.

### Servicevägar och åtkomst

Servicevägarnas och stängslets placering får inte omöjliggöra framkomlighet och åtkomst för drift och underhåll av Kålleredsbäcken.

Mölndal Energi behöver få åtkomst till sin transformatorstation i den södra delen av planområdet.

Anslutningsvägarna måste utformas så att den nya dragningen av gång- och cykelvägen inte omöjliggörs. Korsningspunkterna mellan anslutningsvägar och gång- och cykelvägen måste ha förutsättningar för att kunna utforma trafiksäkra passager. Trafikverkets placering av stängsel får inte förhindra korsningspunkterna för gång- och cykelvägen.

Svar 2023-09-05: Synpunkterna är förkortade då de refererade till en inaktuell utformning. Önskemålen ovan är säkerställda i aktuellt förslag.

#### Plankartor

- Servitutet för Trafikverkets planerade anslutningsväg i söder ska inte omöjliggöra stadens framtida planer på att bredda Kungsbackavägen permanent.
- Det är av vikt att servitutsområdena inte medför svårigheter för stadens kapacitetshöjande åtgärder för Källeredsbäcken samt drift och underhåll av vattendraget.

Svar 2023-09-05: Anslutningsvägen i söder är inte längre aktuell. Anläggningen har sedan detta yttrande flyttats längre ifrån bäcken vilket ökar möjligheten till underhåll av vattendraget.

Mölndals stad anser att respektive yta för tillfällig nyttjanderätt bör tidsbegränsas, detta för att de ska kunna delbesiktigas och återlämnas löpande under byggprocessen. Det är viktigt för Mölndals stad att ytorna med tillfällig nyttjanderätt väljs med utgångspunkten att påverka omgivningarna och berörda fastigheter i så liten grad som möjligt, särskilt viktigt är detta i anslutning till den södra anslutningsvägen.

Svar 2023-09-05: Det tillfälliga nyttjandet kommer att tidsättas.

#### Kommunala ledningar

Området för uppställningsspår i Pilekrogen ingår inte i verksamhetsområdet för kommunal VA-försörjning. Anslutning till VA-ledningar ska hanteras i avtal. Fortsatt dialog och ledningssamordning med Mölndals stad som ledningsägare behövs.

Svar 2023-09-05: Informationen är mottagen. Ledningssamordning i projektet pågår kontinuerligt och kontakt tas med berörda ledningsägare.

#### Byggskede

Tillfälliga byggvägar och arbetsområde behöver utformas så att framkomligheten för fotgängare och cyklister inte förhindras under byggtiden.

Mölndals stad påtalar att det är viktigt att stora ansträngningar görs för att minska påverkan på omgivningen under byggtiden.

I planbeskrivningen behöver det framgå att det kommer ske en trafikpåverkan under byggtiden, främst på Kungsbackavägen men även på Torrekullamotet och Mölndalsbro. Mölndalsbro kan få en betydande påverkan av byggtrafik då det kommer pågå flera stora byggprojekt i Mölndal de kommande åren, varför byggtrafiken till Pilekrogen främst bör använda Torrekullamotets av- och påfarter.

I sitt yttrande önskar Mölndals stad att möjligheten att använda eldrivna fordon under byggtiden undersöks.

I byggskedet finns risk för utsläpp av grumligt vatten från planerade anläggningsarbeten. Mölndals stad trycker på vikten av kontrollprogram för att undvika påverkan på Källeredsbäcken och de avsnitt nedströms som är möjliga lekbottnar för öring.

Svar 2023-09-05: Trafikverket arbetar aktivt med frågor som rör påverkan under byggtiden och tar med sig Mölndals stads synpunkter om framkomlighet och dammande material samt omgivningspåverkan. Negativ påverkan från byggtrafik på omgivande miljöer är en prioriterad fråga och kommer regleras under byggtiden.

Trafikverket ställer krav som ökar andelen eldrivna fordon i entreprenaderna.

Kontrollprogram för vatten under byggskedet är en viktig fråga i Trafikverkets arbete för att undvika negativ påverkan på Källeredsbäcken.

### Upptäckta felaktigheter

Upptäckta felaktigheter och frågor på järnvägsplanen från 2021 är åtgärdade och inarbetade i planhandlingarna för aktuell utformning.

### 2.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda

#### Mölndals stad

Aktuellt område ägs av endast en markägare, Mölndals stad. Ett möte på orten genomfördes 2021-05-31 i digital form där en, idag, inaktuell utformning redovisades. Frågor, synpunkter och dess svar redovisas under 2.2.2.

#### Särskilt berörda och allmänheten

De sex synpunkter/yttranden som inkommit under perioden för det skriftliga samrådet, 2021-05-25 – 2021-06-15, sammanfattas under nedan rubriker.

#### *Buller*

I inkomna synpunkter uttrycks oro för ökat buller och vibrationer, vidare påtalas att bullerskyddsåtgärder önskas i så stor omfattning som möjligt och helst med källnära bullerskyddsskärmar.

Svar 2023-09-05: En bullerutredning har genomfört och omfattar både industri- och trafikbuller, i utredningen för trafikbuller har även befintliga bullerkällor så som E6 och Västkustbanan ingått. Aktuellt projekt innebär ett litet bidrag till bullersituationen i området, men i och med att samtliga bullerkällor ingår, kommer många fastigheter som redan idag är bullerutsatta få fastighetsnära bullerskyddsåtgärder.

Källnära bullerskyddsåtgärder har utretts i projektet men avfärdats eftersom bullerskyddsskärmar har en begränsad skärmande effekt. Det stora avståndet mellan de huvudsakliga bullerkällorna och möjliga skärmlaceringar utgör den primära anledningen till att den bullerreducerande effekten är låg.

#### *Sättningar*

Risken för påverkan i form av sättningar till följd av markarbeten lyfts i en synpunkt, där berörda önskar att markförstärkningar sker i den omfattning som krävs för att undvika sättningar och säkra stabiliteten på byggnader i området.

Svar 2023-09-05: De geotekniska förutsättningarna har utsetts och man planerar för de förstärkningsåtgärder som krävs för att undvika påverkan på omgivande bebyggelse, infrastruktur samt på den planerade anläggningen.

#### *Påverkan på fastigheter*

I en synpunkt uttrycks oro att bli av med mark som arrenderas av Mölndals stad.

Svar 2023-09-05: Behovet av mark för anläggningen och har noga utretts vid val av lokalisering och utformning för att göra så liten påverkan som möjligt på allmänna och enskilda intressen. Den mark som behöver tas i anspråk för järnvägsanläggningen både permanent och tillfälligt kommer ersättas.

#### *Ledningsägare*

- Skanova har långsgående ledningar av betydande karaktär och önskar fortsatt samråd för att hitta alternativa lokaliseringar för befintliga anläggningar. Dessa anläggningar kan inte tas ur drift utan att alternativ tagits fram. Innan arbete med flytt av befintliga anläggningar kan påbörjas behöver beställning inkomma till Skanova.
- Ellevio har ett 130kV ställverk med tillhörande kraftledningar, kraftledningarna är markförlagda under befintlig järnväg. För att säkerställa djupet på kraftledningarna behöver en utredning utföras i samband med detaljprojektering av anläggningen så att påverkan på kraftledningarna undviks.
- Mölndals Energi Nät AB Samrådsmöte på orten med Mölndals Energi Nät AB genomfördes 2021-06-07 i digital form. MENAB:s möjlighet att komma åt nätstationen i södra delen av planområdet diskuterades samt att de påtalar att de även har ledningar i kanten av sin fastighet som Trafikverket behöver ta hänsyn till.

Svar 2023-09-05: Ledningssamordning pågår kontinuerligt och kontakt tas med berörda ledningsägare. Avtal kommer att tecknas för de anslutningspunkter som påverkas av projektet. Eventuella åtgärder som krävs för en järnvägsplans genomförande såsom flytt av ledningar bekostas av den kommande markägaren.

#### *Natur, landskap och rekreation*

Ett yttrande önskar att Trafikverket utreder och ser över andra möjliga platser för ett uppställningsspår och att den jämförelse som görs ska grunda sig i hur projektet påverkar omgivning och naturmiljö samt framför allt hur många människor som påverkas.

Svar 2023-09-05: I det inledande arbetet med projektet har en så kallad åtgärdsvalstudie genomförts, i denna studeras flera alternativa platser med möjligheter för en lokalisering av uppställningsspår. I det arbetet jämförs nyttan med att lokalisera på de platser som studeras samt påverkan på omgivningarna. I det aktuella skedet har påverkan på landskap och naturmiljö studerats och aktivt arbete har gjorts för att minimera påverkan och negativa effekter på omgivningarna. I arbetet har även en barnkonsekvensanalys genomförts för att analysera eventuell påverkan för barn.

Information om att Kungsbackavägen nyttjas för motion och rekreation har inkommit, framförallt är det många landsvägscyklister på den aktuella sträckan, upp till mellan 50 – 100 under fina dagar. Svar: 2023-09-05 Informationen är mottagen och nyttjad i utformningen av anläggningen.

## Övrigt

Det angränsande projektet Göteborg - Borås, en del av nya stambanor och behovet av triangelspår söderut på Västkustbanan lyfts i ett yttrande. I det angränsande projektet bedöms inte samrådsunderlaget i tillräckligt hög grad hanterat frågan om hur ledig kapacitet bäst kan nyttjas, ett triangelspår och dubbelspår delvis i tunnel vid Sandbäck uttrycks kunna fylla en viktig funktion. I yttrandet anses att Trafikverket bör beakta denna kapacitetsfråga i aktuellt projekt med uppställningsspår Pilekrogen för att inte förhindra att än större samhällsnytta kan uppnås i projektet Göteborg – Borås. Det bör också beskrivas i aktuell järnvägsplan att planerat projekt inte utesluter en framtida funktion med triangelspår.

Svar: Sedan detta yttrande har förutsättningarna ändrats då regeringen i december 2022 sagt nej till nya stambanor enligt tidigare planer. Samverkan sker dock mellan de projekten för att inte försvara för en kommande utbyggnad mot Borås. Trafikverket har idag inget uppdrag att utreda eventuella kopplingar mellan ny stambana och Västkustbanan.

En verksamhetsutövare i området har förstått det som att det är järnvägsmark med servitutsrätt avseende en väg som redovisas i planen på fastigheten Berguven 3. Verksamheten tar gärna en dialog kring denna väg och dess påverkan.

Svar 2023-09-05: Den servitutsrätt som redovisades vid samrådet, avsåg en annan fastighet än Berguven 3. Oavsett kommer projektet inte att påverka aktuell fastighet med någon typ av markanspråk.

### 2.2.4. Samråd med övriga myndigheter och organisationer

#### Räddningstjänsten Storgöteborg (RSG)

RSG har varit involverade i tidigare skeden och lämnat synpunkter på tillgänglighet för räddningsfordon, brandvattenförsörjning, släckvattenhantering samt möjlighet till fränkoppling och jordning av elledningar. Möte avseende fränkoppling av strömförande delar i anläggningen vid räddningsinsats har genomförts 2021-10-22.

Det finns befintliga brandposter på det kommunala vattenledningsnätet längs med Kungsbackavägen. RSG har tidigare framfört att det behövs brandvattenförsörjning med en kapacitet på 1200l/min under minst 2 timmar. Flödet kan vara uppdelat på två brandposter. Under förutsättning att detta kan uppnås med det kommunala vattenledningsnätet bedöms det inte behövas ytterligare installationer för brandvatten.

Det framgår inte av samrådshandlingen hur fränkoppling och jordning av strömförande delar i anläggningen kan genomföras vid en brand eller annan räddningsinsats. RSG ser gärna en fortsatt dialog i dessa frågor.

Möten har hållits tillsammans med Västra Götalandsregionen 2023-02-22 och 2023-04-25 där bl.a. diskussion kring brandposter fördes.

Räddningstjänsten har under vår 2023 fått ta del av släckvattenutredning och framför i mailkorrespondens den 2023-05-05 att de står fast vid sitt tidigare samrådsyttrande daterat 2021-06-10.

#### Vattenmyndigheten

Vattenmyndigheten i Västerhavets distrikt har tagit del av aktuellt projekt och deltagit på ett samrådsmöte den 8 april 2021 avseende påverkan på gällande miljökvalitetsnormer. Vattenmyndigheten har i dagsläget inget mer att tillföra men ser positivt på att projektet

samordnar och analyserar eventuell kumulativ påverkan på vattenförekomsten tillsammans med Västfastigheter och Mölndals stad.

## SMHI

SMHI har tagit del av rubricerat samråd, i sitt yttrande avgränsas till kompetensområdena hydrologi (enbart ytvatten) och meteorologi (inklusive luftmiljö och buller).

I preliminär MKB står att anläggningen dimensioneras för att kunna hantera ett hundraårsregn, SMHI saknar dock information om hur stort detta hundraårsregn är i millimeter, vilken varaktighet och klimatfaktor som regnet har.

Svar 2023-09-05: Den saknade informationen om storlek på hundraårsregn, varaktighet samt aktuell klimatfaktor är uppdaterad och anläggningen är utformad med utgångspunkt i detta.

## Mölndals Naturskyddsförening

I sitt yttrande noterar Mölndals Naturskyddsförening att projektet beskrivs främja en begränsad klimatpåverkan och att en hänvisning till miljö kvalitetsmålen görs. Naturskyddsföreningen ställer sig frågande och kritiska till detta då miljöproblemen fortsatt förvärrats under den tidsperiod som förflutit sedan miljömålen formulerades, med klimatförändringar och biologisk utarmning som följd. I yttrandet beskrivs vidare att idéerna bakom Västlänken härrör från traditionella föreställningar om ekonomisk tillväxt medan aktuella klimatmodeller samtidigt pekar på att det blir mycket svårt eller omöjligt att ens uppnå Parisavtalets tvågradersmål, även med en årlig tillväxt på under en procent.

Svar 2023-09-05: Dessa synpunkter ligger på en nationell övergripande nivå som ligger utanför det aktuella projektets ramar och tidshorisont.

Mölndals Naturskyddsförening påtalar att trenden mot ökande belysning i samhället är starkt negativ för både insekter och fladdermöss.

Svar 023-09-05: Belysningen i området kommer vara reducerad under de perioder på natten som ingen vistas i området. En fladdermusinventering visar att fladdermusaktiviteten i området är mycket låg och inga kolonier hittades. Utredningsområdet bedöms ha viss potential som födosöksområde, men inventering och efterföljande bedömning visar att det är väldigt få fladdermöss som jagar i det aktuella området.

Yttrandet påtalar också att förutsättningarna för att förbättra förhållande för lax och havsöring i Alebäcken och Källeredsbäcken bör utredas som kompensationsåtgärder.

Svar 2023 09-05: Skyddsåtgärder som krävs inom eller i direkt anslutning till planområdet redovisas i miljökonsekvensbeskrivning. Utöver detta tittar Trafikverket även på andra möjliga åtgärder och biotopförbättrande åtgärder som är möjliga i närområdet och som kan genomföras i samband med byggnationen, bland annat i Alebäcken.

Projektet gör att odling på den gamla odlingsmarken ej kan återupptas, detta är en viktig aspekt ur ett hållbarhetsperspektiv då framtida lokal försörjningskapacitet reduceras.

Mölndals Naturskyddsförening tipsar om ett projekt där rena schaktmassor använts vid naturvårdsåtgärder och ställer sig frågan om inte något liknande kan göras i Pilekrogen då massorna enligt uppgift är rena.

Svar 2023-09-05: Möjligheterna att nyttja massorna ses över.



Mölnads stad avser att öka Källeredsbäckens avbördningsförmåga med syftet att minska risken för framtida översvämningar. Naturskyddsföreningen har länge påpekat det meningslösa i att försöka åtgärda översvämningssproblematiken i svämplan – istället måste landskapets kapacitet att magasinera och avdunsta vatten uppströms avrinningsområdet öka. Som förslag lyfter Mölnads Naturskyddsförening att tillskapa en våtmark i området omedelbart norr om gamla riksvägen för att i möjligaste mån öka vattenretentionen inom planområdet. Förutom ökad magasineringskapacitet kan även kompensationsåtgärder i form av nya miljöer för observerade fågelarter skapas.

Svar 2023-09-05: Tackar för förslaget och tar detta vidare i dialog med Mölnads stad.

#### Odlingsföreningen Tillsammans

I sitt yttrande är Odlingsföreningen Tillsammans positiv till att Mölnads stad har pausat projektet med Västfastigheters tågdepå, vilken berör fastigheten som föreningen nyttjar. Odlingsföreningen önskar en fortsatt dialog med Trafikverket och Mölnads stad om det inte är möjligt för föreningen att vara kvar på platsen på grund av järnvägsprojekten som planeras och önskar då att en ny likvärdig mark hittas där odlingen kan fortgå. Vidare önskas en dialog om påverkan under byggtid.

Svar 2023-09-05: Området som Odlingsföreningen Tillsammans brukar påverkas inte av aktuella projekt. Om detta ändras kommer kontakt tas och samråd ske med föreningen.



**TRAFIKVERKET**

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

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