

RAPPORT

Samrådsunderlag

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

Göteborg och Partille kommuner,
Västra Götalands län
2026-02-20



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2–4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 – Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSUNDERLAG – Fjällbospåret, elektrifiering

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2026-02-20

Ärendenummer: TRV 2026/17319

Åtgärdsnummer: KOM-417315

Uppdragsnummer: 417315

Version: 1

Kontaktperson: Olivia Kuusk, projektledare, Trafikverket

Foto: AFRY om inte annat anges.

Illustration: AFRY om inte annat anges.

Innehåll

1 Sammanfattning	5
2 Inledning	6
2.1 Bakgrund	6
2.2 Ändamål	8
2.3 Projektmål	8
3 Avgränsningar	9
3.1 Tid	9
3.2 Utrednings- och influensområde	9
4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet.....	11
4.1 Markanvändning	11
4.1.1 Översiktsplan	11
4.1.2 Detaljplan	13
4.2 Trafik	15
4.3 Byggnadstekniska förutsättningar	15
4.3.1 Byggnadsverk	15
4.3.2 Ledningar	17
4.3.3 Avvattning	18
4.3.4 Geotekniska förutsättningar	18
4.3.5 Hydrogeologiska förutsättningar	21
4.3.6 Förorenade områden	21
4.4 Miljöförutsättningar	23
4.4.1 Boende och människors hälsa	23
4.4.2 Landskap och stadsbild	24
4.4.3 Kulturmiljö	25
4.4.4 Naturmiljö	26
4.4.5 Skyddade områden	29
4.4.6 Rekreation och friluftsliv	32
4.4.7 Klimat och klimatanpassning	32
4.4.8 Riksintressen	32
5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper	34

5.1 Lokalisering och utformning	34
5.1.1 Lokalisering	34
5.1.2 Omfattning	34
5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.	35
5.2.1 Markanvändning och naturresurser	36
5.2.2 Boende och människors hälsa	36
5.2.3 Landskap och stadsbild	37
5.2.4 Kulturmiljö.....	37
5.2.5 Naturmiljö	37
5.2.6 Skyddade områden.....	38
5.2.7 Rekreation och friluftsliv	40
5.2.8 Klimat och klimatanpassning	40
5.2.9 Riksintressen	41
5.2.10 Kumulativa effekter	41
6 Miljökvalitetsnormer.....	42
6.1 Ytvatten	42
6.2 Luftkvalitet	42
6.3 Omgivningsbuller	42
6.4 Samlad bedömning.....	42
7 Åtgärder	43
8 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan	44
9 Fortsatt arbete	45
9.1 Planläggning.....	45
9.2 Viktiga frågeställningar	45

1 Sammanfattning

Den cirka 770 meter långa järnvägssträckan belägen på bandel 602, mellan Sävenäs rangerbangård och Mellby industriområde är idag oelektrifierad. Elektrifieringen av Fjällbospåret är en viktig åtgärd för att möjliggöra att elektrifierade fordon kan ta köra in på Mellby industriområde. Spåret har tidigare varit elektrifierat. Åtgärden innebär således att en tidigare funktion återställs. För att elektrifiera spåret på nytt krävs en järnvägsplan.

I början av planläggningen tas ett underlag fram som beskriver hur projektet kan påverka miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan Länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Åtgärder i form av kontaktledningsanläggning, kanalisation, elskyddsportaler och grind kommer i huvudsak att kunna anläggas inom befintlig järnvägsmark. Sammantaget bedöms de fysiska ingreppen bli begränsade.

De planerade åtgärderna bedöms inte medföra någon påverkan på strandskyddets funktioner, och ingen påverkan på Sävån förväntas uppstå. Ingen påverkan kommer uppstå gentemot Sävån som Natura 2000-område, samt ingen påverkan på natura 2000-arter eller naturtyper.

Inga kända fornlämningar påverkar området för åtgärden. Den visuella påverkan på landskapsbilden kommer att bli begränsad för de boende i närområdet då den befintliga trädridån mellan järnvägen och Utby behålls i största möjliga mån.

En elektrifiering av banan innebär en ökad elektromagnetisk strålning invid spåret. Nivån på effekten kommer att utredas vidare. Det förväntas inte att värden över referensvärdet ska identifieras i de miljöerna som kommer att inventeras.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan, eftersom ingen negativ påverkan bedöms uppstå gentemot landskapsbild, kulturmiljö, naturmiljö, skyddade områden, skyddade arter, rekreation och friluftsliv, klimat, och riksintressen.

2 Inledning

Ett järnvägsprojekt ska planeras enligt en särskild planläggningsprocess som styrs av lagar och som slutligen leder fram till en järnvägsplan.

I början av planläggningen ska ett underlag tas fram som beskriver hur projektet kan påverka den närliggande miljön. Underlaget ligger till grund för Länsstyrelsens beslut om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Innan länsstyrelsen prövar om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan ska enskilda som kan antas bli särskilt berörda få möjlighet att yttra sig.

Samråd är viktigt under hela planläggningen. Det innebär att Trafikverket utbyter information med och inhämtar synpunkter från bland annat andra myndigheter, organisationer, enskilda och allmänhet som berörs. Synpunkterna som kommer in under samråd ska sammanställas i en samrådsredogörelse.

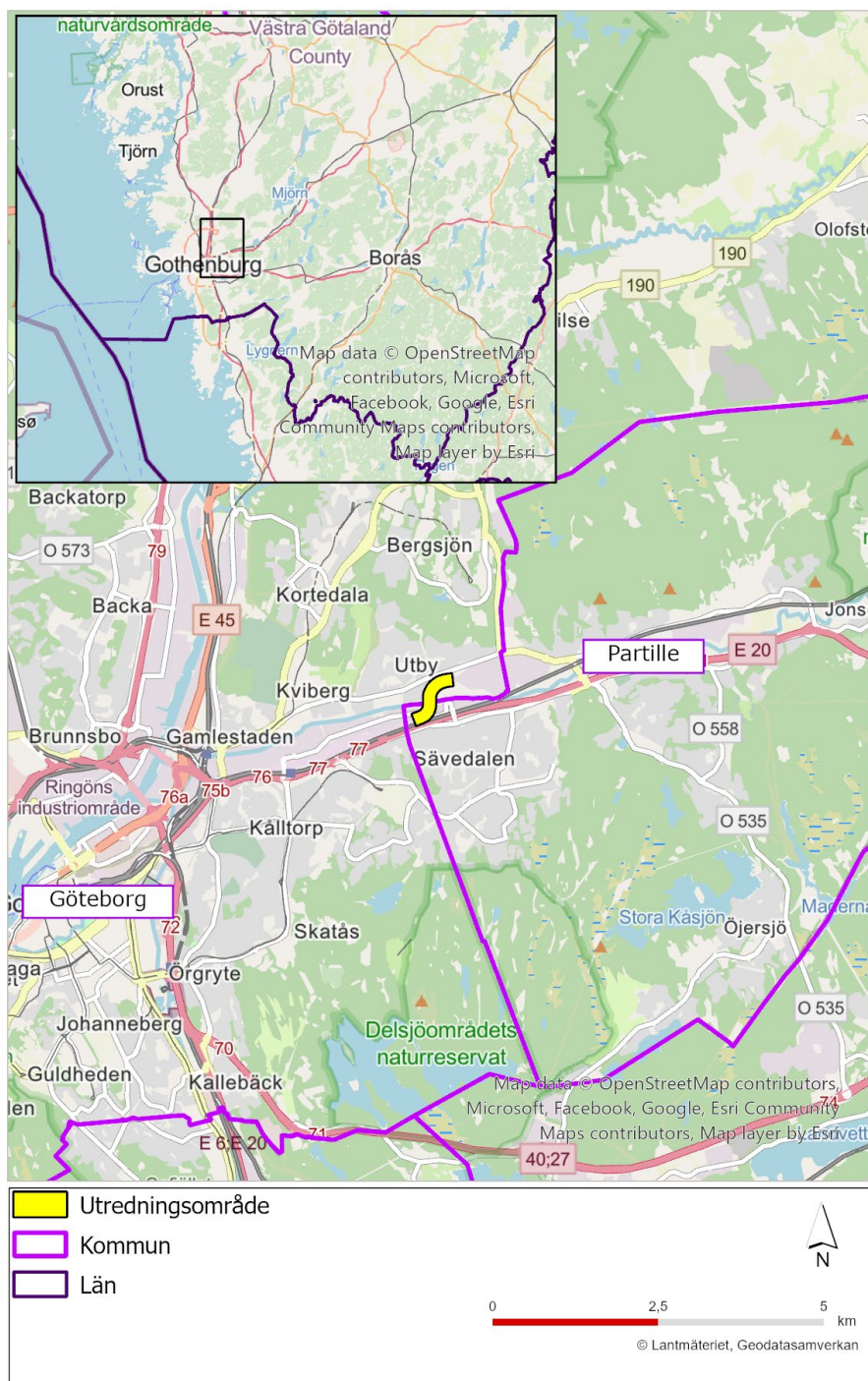


Figur 1. Järnvägsplanprocessen.

2.1 Bakgrund

Mellan Sävenäs Rangerbangård och Mellby industriområde passerar ett järnvägsspår som sammankopplar de två områdena. Spåret benämns *Fjällbospåret* och är en del av bandel 602 vid Sävenäs rangerbangård. Spåret är cirka 770 meter långt och oelektrifierat. Spåret har dock tidigare varit elektrifierat, men kontaktledningen avvecklades på 1990-talet. Kontaktledningsstolparna och fundamenten finns dock kvar.

Fjällbospåret planeras att elektrifieras igen och därför avser Trafikverket att ta fram en järnvägsplan för sträckan. Fjällbospåret är beläget både i Göteborg och Partille kommuner, på fastigheterna Göteborg Gullbergsvass 703:6 och Partille 13:1. Se lokalisering i Figur 2.



Figur 2. Översiktskarta över Fjällbospåret.

Fjällbospåret är beläget öster om Sävenäs rangerbangård, cirka tre kilometer öster om Göteborg Central. Spåret, som är en del av bandel 602 vid Sävenäs rangerbangård, är idag cirka 770 meter långt. I dagsläget passerar ungefär 10 tåg per dag på sträckan. Elektrifieringen av Fjällbospåret är en viktig åtgärd för att öka kapaciteten på Trafikverkets anläggning samt möjliggöra framtida utveckling av en ny underhållsdepå för elektrifierade fordon i området. Den befintliga depån

används i huvudsak för godsvagnsunderhåll men genom denna åtgärd skapas förutsättningar för en ny lokdepå och en moderniserad underhållsverksamhet.

2.2 Ändamål

Ändamålet med elektrifieringen är att möjliggöra en utveckling av Mellby industriområde genom att elektrifiera järnvägssträckan som leder till depån, som möjliggör för etablering och drift av en ny underhålls- och lokdepå för elektrifierade fordon.

2.3 Projekt mål

Följande projektmål har identifierats:

- Säkerställa att rätt anläggning byggs och överlämnas inom angiven budget och tidplan enligt beställning
- Genomföra projektet med begränsad omgivningspåverkan
- Genomföra projektet på ett sådant sätt att inga allvarliga arbetsplatsolyckor sker

3 Avgränsningar

3.1 Tid

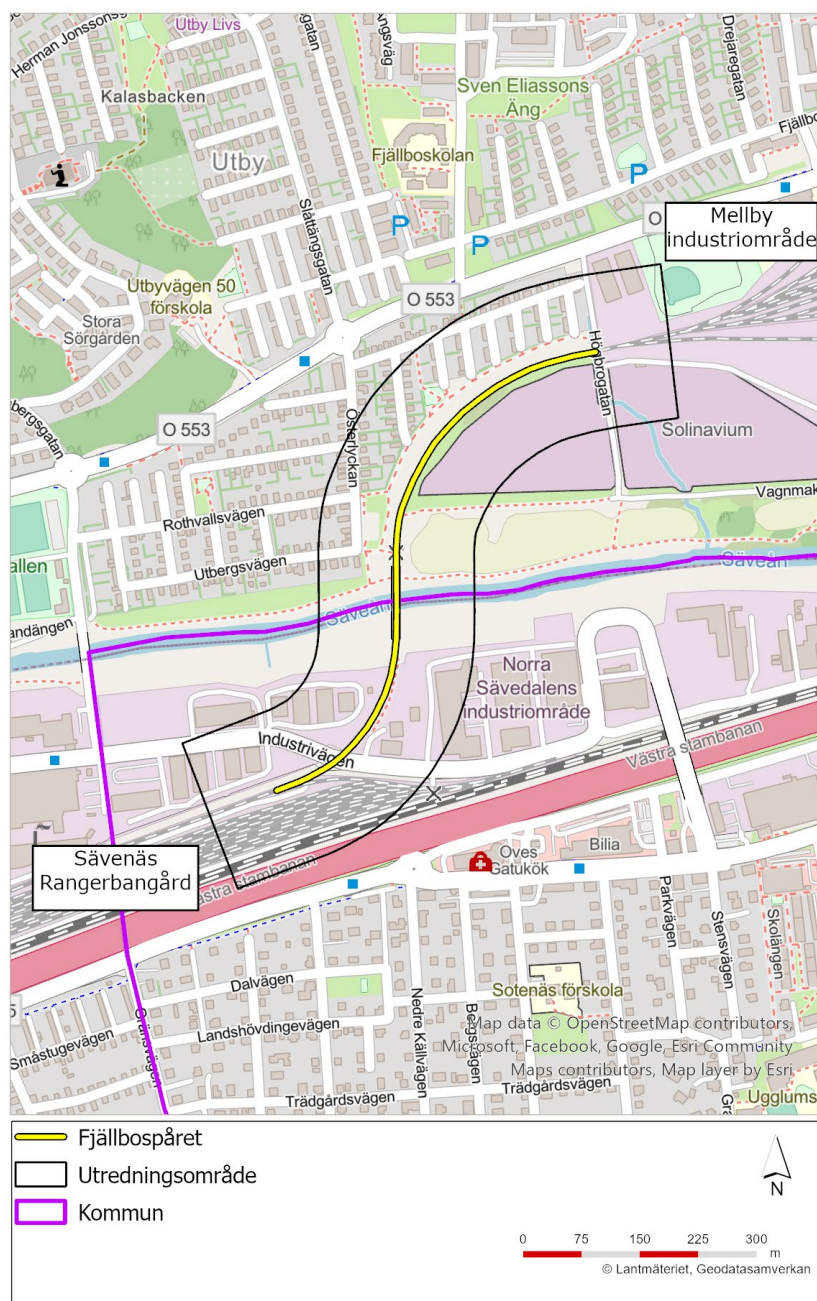
Järnvägsplanen tas fram under 2026–2027. Byggstart planeras under det första kvartalet år 2028 och byggarbetet planeras pågå i ungefär 3 månader.

Tidsmässigt avgränsas miljöbedömningen till år 2045 då konsekvenserna bedöms ha slagit igenom. De konsekvenser som härrör till byggskedet avgränsas till tiden fram till anläggningen är färdigbyggd. Avgränsningen av miljöaspekter avser järnvägsplaneområdet och dess influensområde i nutid och fram till prognosåret 2045.

3.2 Utrednings- och influensområde

Geografiskt avgränsas projektet till järnvägen mellan växel 4072 på Sävenäs rangerbangård till infartsgränsen för Mellby industriområde.

Utredningsområdet omfattar de områden som kan förväntas påverkas till följd av planerade åtgärder i samband med järnvägsplanen. Inom utredningsområdet bedöms, förutom själva järnvägsområdet, även de områden för tillfällig nyttjanderätt som krävs under byggtiden rymmas. Utredningsområdets bredd sträcker sig 100 meter på vardera sida om Fjällbospåret, och omfattar totalt 19 hektar. Ett utredningsområde om 100 meter bedöms vara tillräckligt då det råder få osäkerheter i projektet kring lokalisering, som annars hade kunnat motivera ett större utredningsområde. Utredningsområdet är markerat i Figur 3.



Figur 3. Utredningsområdet vid Fjällbospåret.

Beskrivningen av projektets miljöeffekter begränsas geografiskt till ett influensområde, som är det område inom vilket miljöeffekter bedöms kunna uppstå om järnvägsplanen genomförs. Influensområdets storlek varierar beroende på vilken miljöaspekt som studeras, varför influensområdet inte presenteras i någon karta. För vissa miljöaspekter är influensområdet begränsat till järnvägens närområde, medan det för andra som exempelvis buller, vattenmiljö, kulturmiljö och landskapsbild är större. Inom ramen för den fortsatta planprocessen kommer påverkan på omgivningen att utredas vidare.

4 Förutsättningarna i utrednings- och influensområdet

4.1 Markanvändning

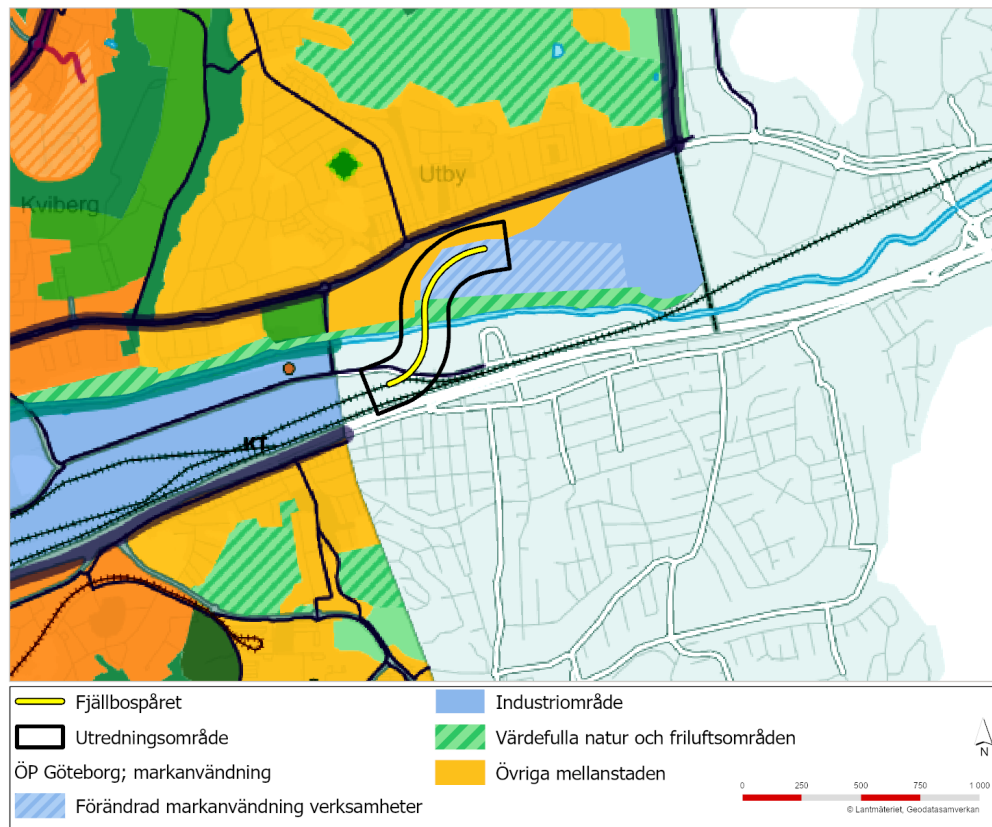
I dagsläget används marken i utredningsområdet för kommunikation (Järnväg), tekniska anläggningar, energiutvinning (Solnavium solcellspark), industri, tomtmark för bostäder, och grönområde. Det finnas inte någon produktiv skogsmark, brukningsvärd jordbruksmark eller mineralfyndigheter inom utredningsområdet.

Landskapet är till stor del påverkat av mänsklig verksamhet, samtidigt som vissa känsliga naturmiljöer förekommer i anslutning till järnvägsstråket.

4.1.1 Översiktsplan

4.1.1.1 Göteborgs stad

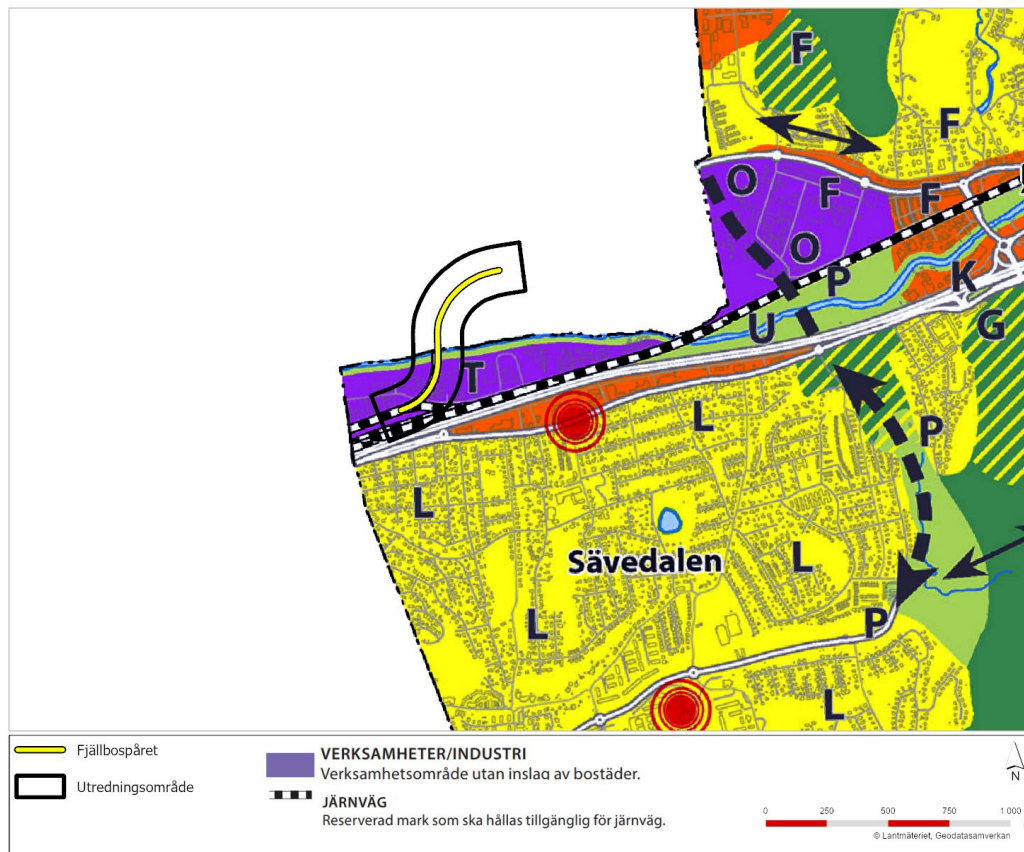
Göteborgs stads översiktsplan anger markanvändningen inom spårområdet som industriändamål (lila) och trafik/järnväg, med spåret redovisat i kartan. Norr om Sæveån passerar järnvägen genom naturmark. Den planerade elektrifieringen bedöms vara i linje med översiktsplanen.



Figur 4. Utklipp från Göteborgs stads översiktsplan.

4.1.1.2 Partille kommun

Enligt översiktsplanen för Partille kommun är området utpekad för industriändamål (lila) och järnvägsreservat med spåret markerat i kartan. Den planerade elektrifieringen bedöms vara i linje med översiktsplanen.



Figur 5. Utsnitt från Partille kommuns översiktsplan.

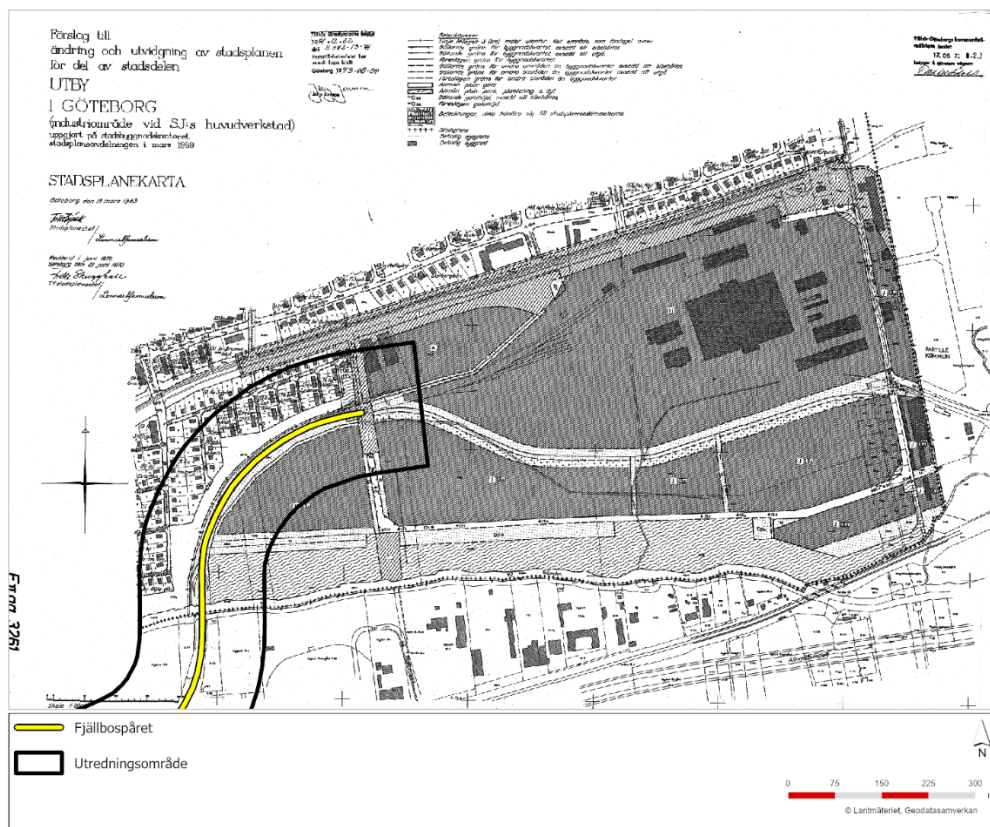
4.1.2 Detaljplan

Det aktuella utredningsområdet samt intilliggande områden är planlagt med stadsplaner inom respektive kommun.

4.1.2.1 Göteborgs stad

För delen norr om Säveån, inom Göteborgs stad berörs två äldre stadsplaner.

Aktuellt spårområdet samt bangården är planlagt som Tj – Järnvägsändamål i gällande stadsplan; *Förslag till ändring och utvidgning av stadsplanen för del av stadsdelen Utby i Göteborg* (1480-II-3261) antagen 18 mars 1969. Angränsande område i öster, inom samma stadsplan är planlagt för industriändamål. Närmast vattnet är marken planlagt som allmän plats, parkmark. Vattenområdet är planlagt som VZ – vattenändamål.



Figur 6. Gällande stadsplan från 1969 (1480-II-3261)

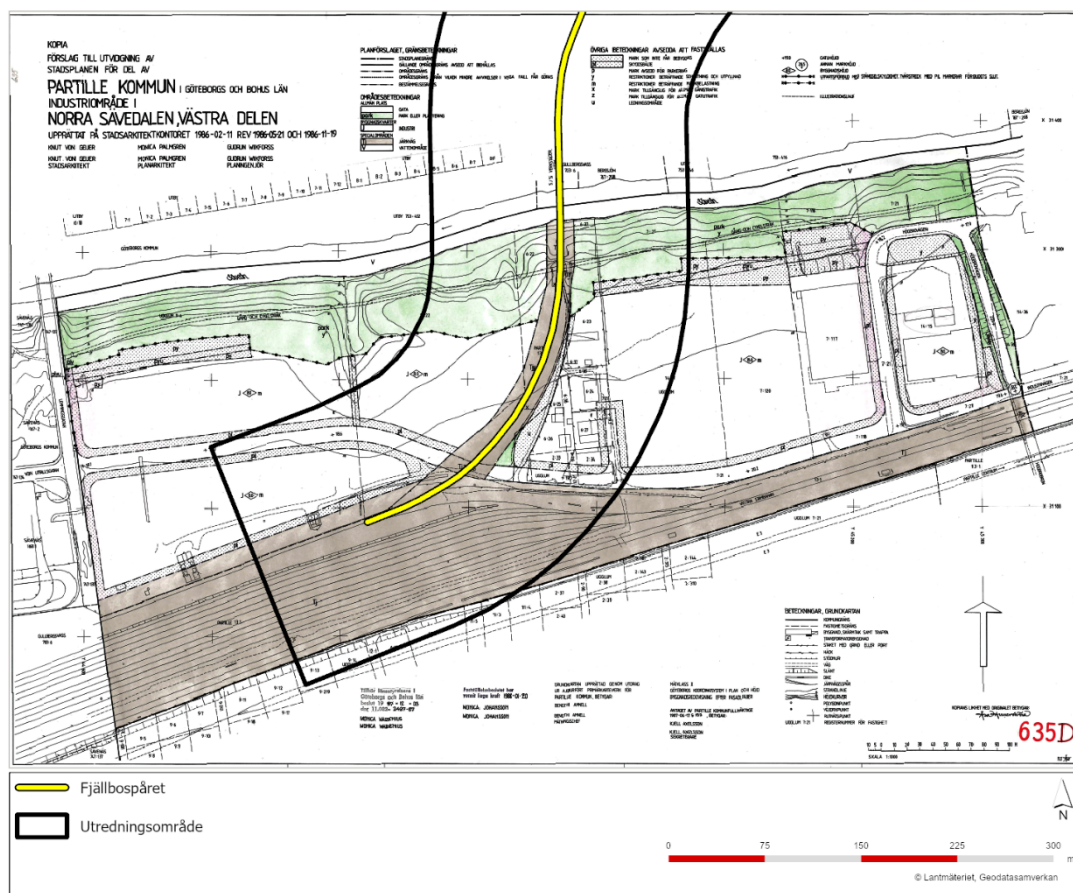
Angränsande bostadsområde väster om järnvägen ligger i en annan stadsplan, *Förslag till ändring av och tillägg till stadsplanen för del av stadsdelen Utby i Göteborg* (1480-II-3261) antagen 4 december 1936 genom Kunglig majestäts beslut. Området består i huvudsak av bostadsbebyggelse, med en 20 meter bred remsa planlagt som parkmark, mellan bostadsbebyggelsen och spårområdet.

4.1.2.2 Partille kommun

För delen söder om Säveån, inom Partille kommun berörs området av en äldre stadsplan från 1986.

Aktuellt spårområde samt bangården är planlagt som Tjy – Järnvägsändamål i gällande stadsplan (grå färg i plankartan, figur 7); *Förslag till utvidgning av stadsplanen för del av Partille kommun, industriområde i Norra Sävedalen, Västra delen* (635D) antagen 1986. Angränsande område i både väster och öster, inom samma stadsplan är planlagt för industriändamål. Närmast vattnet är marken planlagt som allmän plats, parkmark. Vattenområdet är planlagt som V – vattenområde.

Järnvägsområdet norr om Industrivägen är planlagt som Tjy, där y har betydelsen *begränsning i schaktning och utfyllnad*.



Figur 7. Gällande stadsplan för området inom Partille kommun. Utredningsområdet markerat i rött.

4.2 Trafik

På sträckan finns två plankorsningar. Spåret korsar Industrivägen (ID 61749) i södra änden av sträckan. Längs med Industrivägen löper en gång- och cykelbana. Plankorsningen är utrustad med en ljud- och ljusanläggning. I norra änden, precis i anslutning till infarten till depån korsar spåret en grusväg, Högbrogatan, som går söder ut genom solcellsanläggningen. Denna plankorsning är endast utrustad med kryssmärke. Högbrogatan är avstängd med en vägbom cirka 80 meter norr om plankorsningen. I söder ansluter Högbrogatan Vagnmakaregatan, som även den är avstängd med vägbom en bit öster om planområdet.

4.3 Byggnadstekniska förutsättningar

4.3.1 Byggnadsverk

Spåret passerar över Sävån på en äldre stålbro (konstr.nr. 3500-5580-1).



Figur 8. Befintlig bro över Sävån, vy från öster. I bildens nederkant syns befintlig fjärrvärmeledning på en fackverkskonstruktion under bron.

Spåret har tidigare varit elektrifierat. Flera fundament och kontaktledningsstolpar finns kvar utmed spårområdet.



Figur 9. Befintlig kontaktledningsstolpe på bron, utskuren för att ge plats åt gasledningen.

4.3.2 Ledningar

Inom utredningsområdet finns flertalet ledningar, både längs med spåret och som korsar spåranläggningen.

4.3.2.1 Vatten och avlopp

Inom utredningsområdets norra del löper en kombinerad spill- och dagvattenledning längs med spårområdet. Cirka 80 meter norr om Sävåns korsas spåret av en spillvattenledning.

4.3.2.2 El och tele

Söder om Sävåns korsas spåret av teleledningar.

Några elledningar inom spårområdet har inte redovisats i erhållna utdrag.

4.3.2.3 Fjärrvärme

Från spårets början vid Sävenäs bangård löper en fjärrvärmeledning längs med spåret på den västra sidan. Ledningen fortsätter över Säreån på en fackverkskonstruktion under järnvägsbron. Vid det norra landfästet byter fjärrvärmeledningen sida och följer spåret längs den östra sidan ca 70 meter norrut innan den viker av österut.

4.3.2.4 Gas

Inom spårområdet finns idag en gasledning som ägs av Göteborg Energi. Ledningen ska avvecklas och kommer vid byggstart vara tömd på gas och ur drift.



Figur 10. Bron över Säreån, med gasledningen till vänster på bron. Vy från norr.

4.3.3 Avvattning

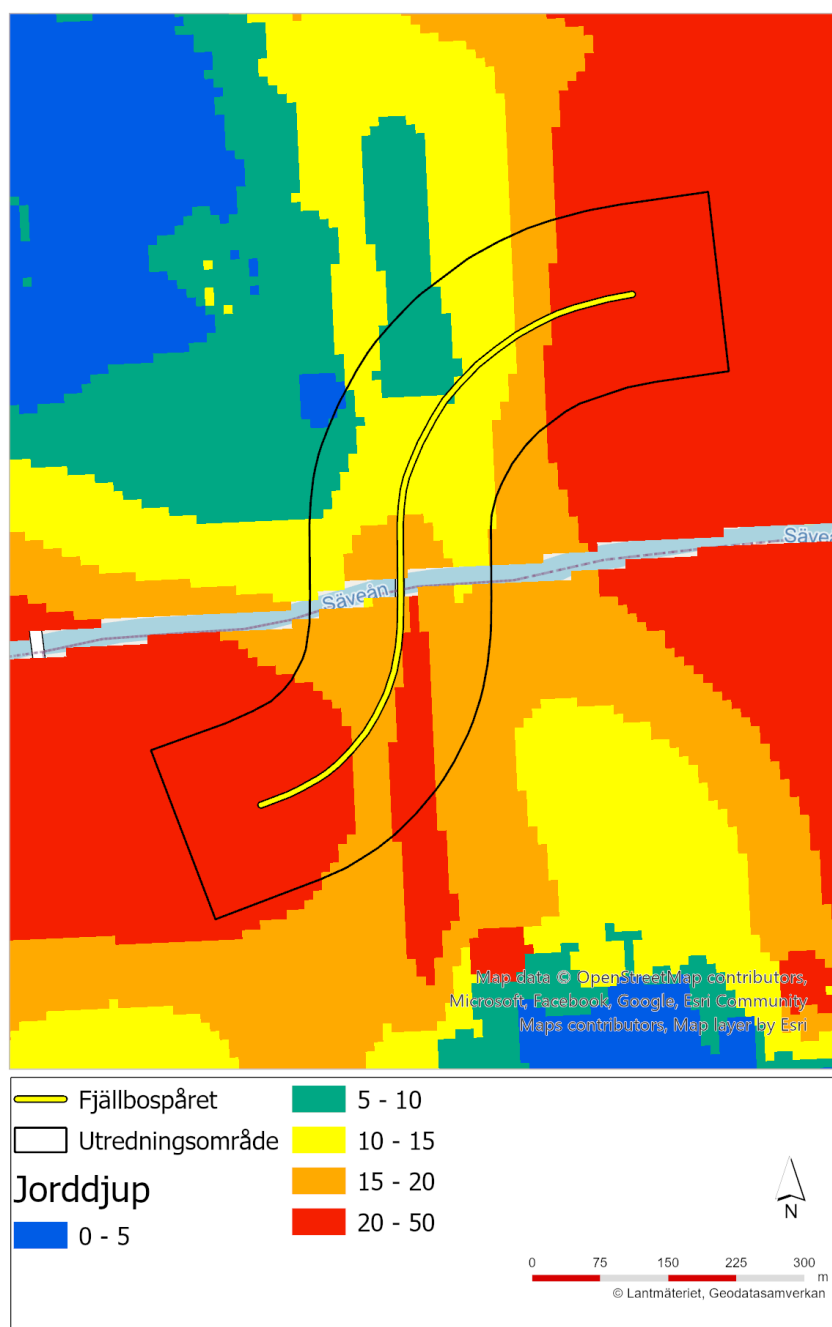
I Trafikverkets system finns det inga diken, trummor eller dräneringsledningar för järnvägsanläggningen registrerade. Däremot finns järnvägsdiken längs hela sträckan samt en trumma. Recipienten för avvattningen är Säreån.

4.3.4 Geotekniska förutsättningar

Enligt SGU:s jordartskarta, Figur 11, utgörs undersökningsområdet av postglacial lera. Norr om undersökningsområdet förekommer postglacial finsand. SGU:s jorddjupskarta, Figur 12 visar varierande jorddjup mellan 5 och 20 m norr om Säreån samt mellan 10 och 50 m söder om Säreån.



Figur 11. SGU:s jordartskarta, 25:000 – 100:000.



Figur 12. SGU:s jorddjupskarta.

Tidigare utförda undersökningar visar att jordlagerföljden överst utgörs av ett 0,2–0,3 meter mäktigt lager av mulljord. I området söder om Sävån består det översta jordlagret i stället av ett cirka 1 meter tjockt fyllningslager generellt bestående av lera, grus och sand. Mulljorden respektive fyllningen underlagras av lera med varierande mäktighet mellan cirka 5 och minst 20 meter. Begränsad lermäktighet, upp till cirka 10 meter, har påträffats i enstaka punkter i området norr om Sävån. De översta 1–2 meter av leran är av torrskorpekaraktär. Därunder förekommer friktionsjord, vars mäktighet och beskaffenhet inte har studerats i detalj.

Enligt tidigare utförda undersökningar har kvicklera, det vill säga, lera vars skjuvhållfasthet reduceras starkt vid störning, påträffats i området norr om Säveån. Kvicklerans utbredning i plan har dock inte kunnat fastställas.

Stabilitetsutredningar som tidigare har utförts för den norra delen av Säveån visar på ansträngda stabilitetsförhållanden i området i anslutning till Fjällbospåret. Förstärkningsåtgärder har utförts strax väster om järnvägsbron och omfattade förstärkning med kalkpelare och erosionsskydd.

4.3.5 Hydrogeologiska förutsättningar

Säveåns vattenstånd varierar kraftigt beroende på nederbördsförhållanden och regleringar uppströms.

Följande vattenstånd vid Fjällbobron antas gälla:

Högsta högvattenyta (HHW) +2,3

Medelvattenyta (MW) +0,68

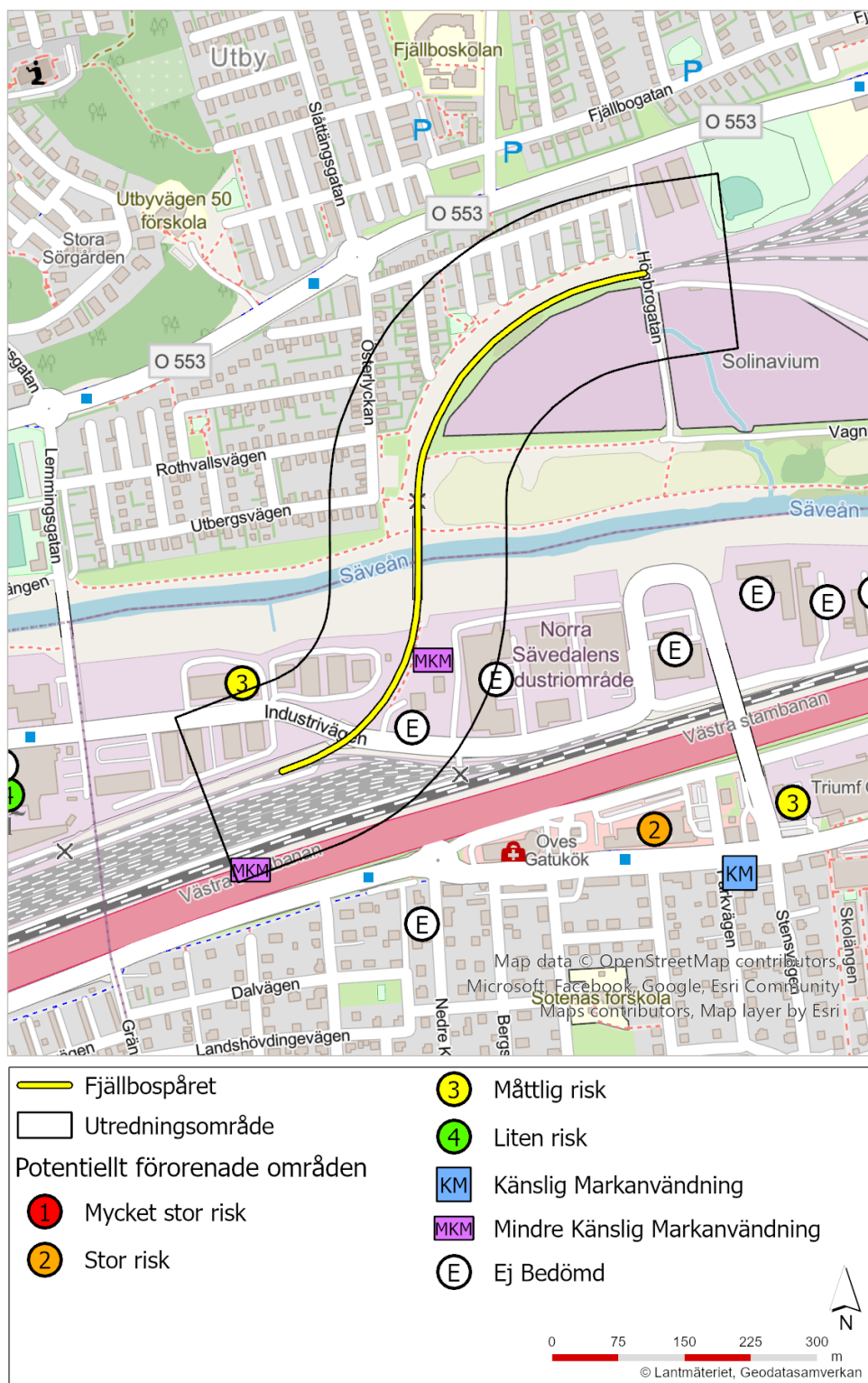
Lägsta lågvattenyta (LLW) -0,15

Grundvattenytan bedöms ligga ytligt, cirka 0–1 meter under befintlig markyta. I tidigare installerade grundvattenrör har artesiskt grundvattentryck uppmätts. Vidare har porövertryck påträffats i tidigare installerade portrycksstationer inom området, i anslutning till Fjällbospåret. Porövertryck bedöms förekomma från cirka 5 meter djup.

4.3.6 Förorenade områden

Förorenade områden är områden där mark och vatten kan innehålla skadliga ämnen av kemikalier och metaller. Kända och misstänkta förorenade områden hanteras av länsstyrelserna och redovisas i länsstyrelsernas nationella databas över potentiellt och konstaterat förorenade områden – EBH-stödet och presenteras i den tillhörande EBH-kartan.

Inom utredningsområdet finns det fyra objekt registrerade i EBH-kartan (Länsstyrelserna, u.d.) som potentiellt förorenade områden. Två objekt har status MKM, mindre känslig markanvändning, vilket innebär att saneringsåtgärder har vidtagits vid dessa objekt. Därefter finns ett objekt som har riskklass 3, måttlig risk. Objektet utgörs av verkstadsindustri. Slutligen finns två objekt som inte är riskklassade, och har därför riskklass E, Ej bedömd. Dessa består dels av en bilvårdsanläggning, och en verkstadsindustri. Se Figur 13.



Figur 13. Förorenade områden i och kring utredningsområdet.

Branschtypiska föroreningar i mark för skrothandel och skrothantering är alifatiska kolväten och bly. Relaterade föroreningar som kan förekomma är aromatiska kolväten, köldmedel, lösningsmedel, metaller (kvicksilver), PAH, PCB/PCT, petroleumprodukter, och batterisyra.

Branschtypiska föroreningar i mark för bilvårdsanläggningar är alifatiska kolväten (Hexan, Oktan), PAH (Antracen, Naftalen, och Benso(a)pyren) (Naturvårdsverket, 2023). Enligt begärda handlingar från Länsstyrelsen Västra Götalands län har det inte utförts några markmiljöundersökningar för verksamheten. Verksamheten startades 1994.

Söder om Säreån finns det ytterligare förorenade områden, emellertid utanför utredningsområdet. Även Mellby industriområde är riskklassat, med riskklass 1; mycket stor risk. Punkten för föroreningen är utanför kartans yttre gräns i Figur 13, men kan även påverka utredningsområdet. Objektets bransch är SJ:s verkstäder, och de branschtypiska föroreningarna för den branschen är PAH (Antracen, Naftalen, Benso(a)pyren), Bly (Pb).

Förutom möjliga punktutsläpp ifrån verksamheter i närområdet, bedöms det troligt att det förekommer diffusa utsläpp kopplade till järnvägsverksamheten. Det är främst inandningsbara partiklar, bekämpningsmedel, PAH:er och metaller som arsenik och koppar (Gustafsson, Blomqvist, Håkansson, Lindeberg, & Nilsson-Påledal, 2007). Föroreningarna kan härstamma från slitage från bromsar, hjul, räler, strömvtagare, bekämpningsmedel, spänningsledningar, och impregnering av slippers.

Oförsiktig massahantering i förorenade områden kan medföra att föroreningar sprids, och förvärrar den befintliga föroreningssituationen. Särskilt känsligt är Säreån, som har höga naturvärden kopplat till fisk.

I järnvägsplanen planeras ingen storskalig schakt, men hantering av fundament och kontaktledningsstolpar utgör en risk för spridning av föroreningar. Gammal färg från kontaktledningsstolpar innehåller ofta bly, och betong i fundamenten kan innehålla sexvärdigt krom.

Det är därför viktigt att ta hänsyn till hantering av kontaktledningsstolpar, betong, och massor i de fall där grävning ska ske. För att bedöma föroreningssituationen ska en markmiljöundersökning utföras inför järnvägsplanen. Undersökningen kommer inkludera prov i mark, betongfundament, och kontaktledningsstolpar.

4.4 Miljöförutsättningar

4.4.1 Boende och människors hälsa

Utredningsområdet berör i huvudsak mark planlagd för industri- eller verksamhetsändamål. I den norra delen av utredningsområdet, norr om Säreån och väster om järnvägen, ligger Utby egnahemsområde, ett tätbebyggt bostadsområde från 1930-talet med småhus och radhus i relativt tät struktur. Utredningsområdet omfattar cirka 60–70 bostäder.

4.4.1.1 Buller

De bostadshus som ligger närmast järnvägen, främst radhusen i den norra delen av området, är belägna på ett avstånd om cirka 30 meter från Fjällbospåret. Dessa bostäder är redan idag exponerade för järnvägstrafik i form av buller och vibrationer.

4.4.1.2 Vibrationer

Några vibrationsmätningar har inte utförts för den aktuella sträckan. Passerande tåg håller en låg hastighet förbi bostadskvarteren i Utby. Sträckan har en begränsad tågmängd, cirka 10 tåg per dag. Trafiken sker företrädesvis dagtid och på vardagar.

4.4.1.3 Elektromagnetisk strålning

I dagsläget är spåret inte elektrifierat och avger därför ingen elektromagnetisk strålning. Efter att spåret har elektrifierats, kan elektromagnetiska fält uppstå längs med kontaktledningen.

Magnetfältet från kontaktledningar är svaga när det inte är något tåg är i närheten, men ökar när tåget passerar. Påverkan från magnetfält är beroende av styrkan, antalet tågrörelser och avståndet. Fälten är starkast nära källan men avtar snabbt i takt med att avståndet ökar, vidare är det starkare magnetfält vid stark ström.

Strålsäkerhetsmyndigheten har beslutat om rekommenderade referensvärden för magnetfält som gäller för allmänheten. Referensvärdena avser maximala momentanvärden, inga medelvärden anges. För hushållsel på 50 Hz är referensvärdet 100 μ T medan det för järnvägsel på 16,7 Hz är 300 μ T. Värden över referensvärdet uppstår normalt inte nära järnvägen där allmänheten vistas.

För elektromagnetiska fält gäller som ett delmål till miljö kvalitetsmålet *Säker strålmiljö* att riskerna med elektromagnetiska fält kontinuerligt ska kartläggas och nödvändiga åtgärder vidtas i takt med att eventuella risker identifieras. Trafikverket följer försiktighetsprincipen angående elektromagnetisk strålning och ska därmed planera, projektera och bygga järnvägen så att magnetfält begränsas.

4.4.2 Landskap och stadsbild

Planområdet ligger i ett bebyggt område som domineras av storskaliga infrastrukturanläggningar och industriverksamheter. Söder om Sävån domineras landskapsbilden av Sävåns rangerbangård och norra Sävådalens industriområde. Öster om utredningsområdet tillkommer även Mellby industriområde och Solinavium solcellspark. Norr och nordväst om utredningsområdet breder Utby bostadsområde ut sig, vilket består av enfamiljshus och radhus.

Naturmiljön i anslutning till järnvägsområdet består dels av skyddszoner mellan järnvägen och närliggande bostadsområden, dels av grönstråk och parkmark längs Säveån med tillhörande strandzon. Dessa områden bidrar till landskapets funktion genom att fungera som ekologiska spridningsstråk, rekreativa miljöer samt visuella avgränsningar mellan infrastruktur och bebyggelse.

Järnvägsspåret löper i huvudsak i markplan och har sedan lång tid haft en stark visuell och funktionell närvaro i landskapet. Järnvägsspåret har funnits sedan minst 1960-talet enligt historiska ortofoton, vilket föregår Norra Säveåns industriområde.

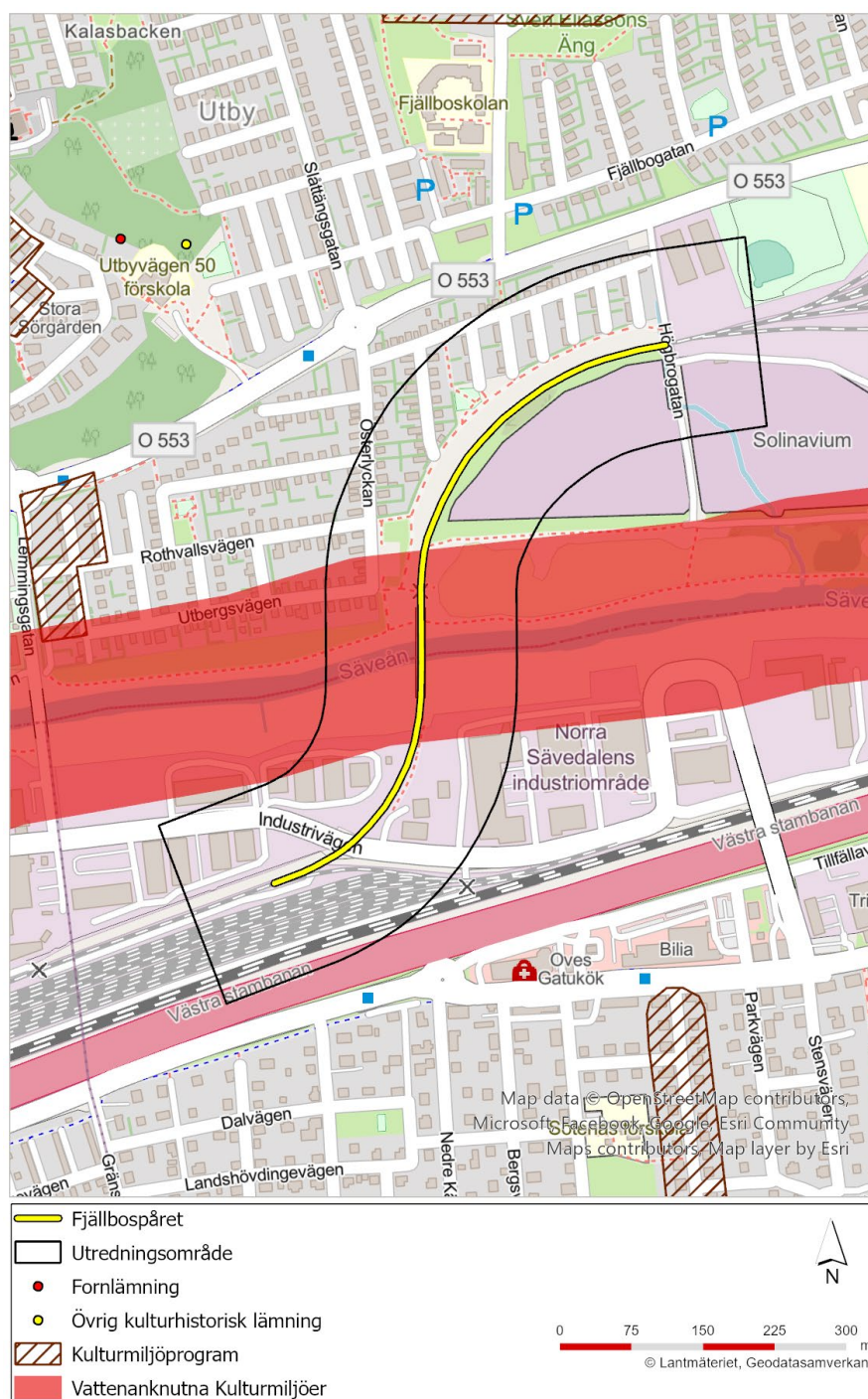
Säveån utgör ett tydligt landskapselement med stor betydelse för områdets ekologiska och visuella värden. Järnvägen korsar vattendraget endast på ett ställe, vilket medför att landskapet lokalt präglas av mötet mellan teknisk infrastruktur och värdefull naturmiljö.

4.4.3 Kulturmiljö

Kulturmiljö syftar på de fysiska och immateriella spår som människans aktiviteter har lämnat i landskapet och byggda miljöer över tid. Det kan omfatta historiska hus, kyrkor, industribyggnader, stadskärnor, och fornlämningar som gravfält, ruiner och boplatser. Syftet med att bevara kulturmiljöer är att värna historiska, estetiska och identitetsskapande värden som berättar om samhällets utveckling och människors liv genom tiderna.

Inom utredningsområdet finns det inga registrerade kulturmiljölämningar i Riksantikvarieämbetets kartverktyg Fornsök (Riksantikvarieämbetet, u.d.) såsom fornlämningar, möjliga fornlämningar, eller övriga kulturhistoriska lämningar. Det finns inte heller några registrerade byggnadsminnen.

Genom utredningsområdet passerar Säveån, som är utpekad som en vattenanknuten kulturmiljö. Miljön benämns *Säveån – Olskroken till Brodalen* (Länsstyrelsen Västra Götalands Län, 2017). Området sträcker sig totalt 9,5 kilometer.



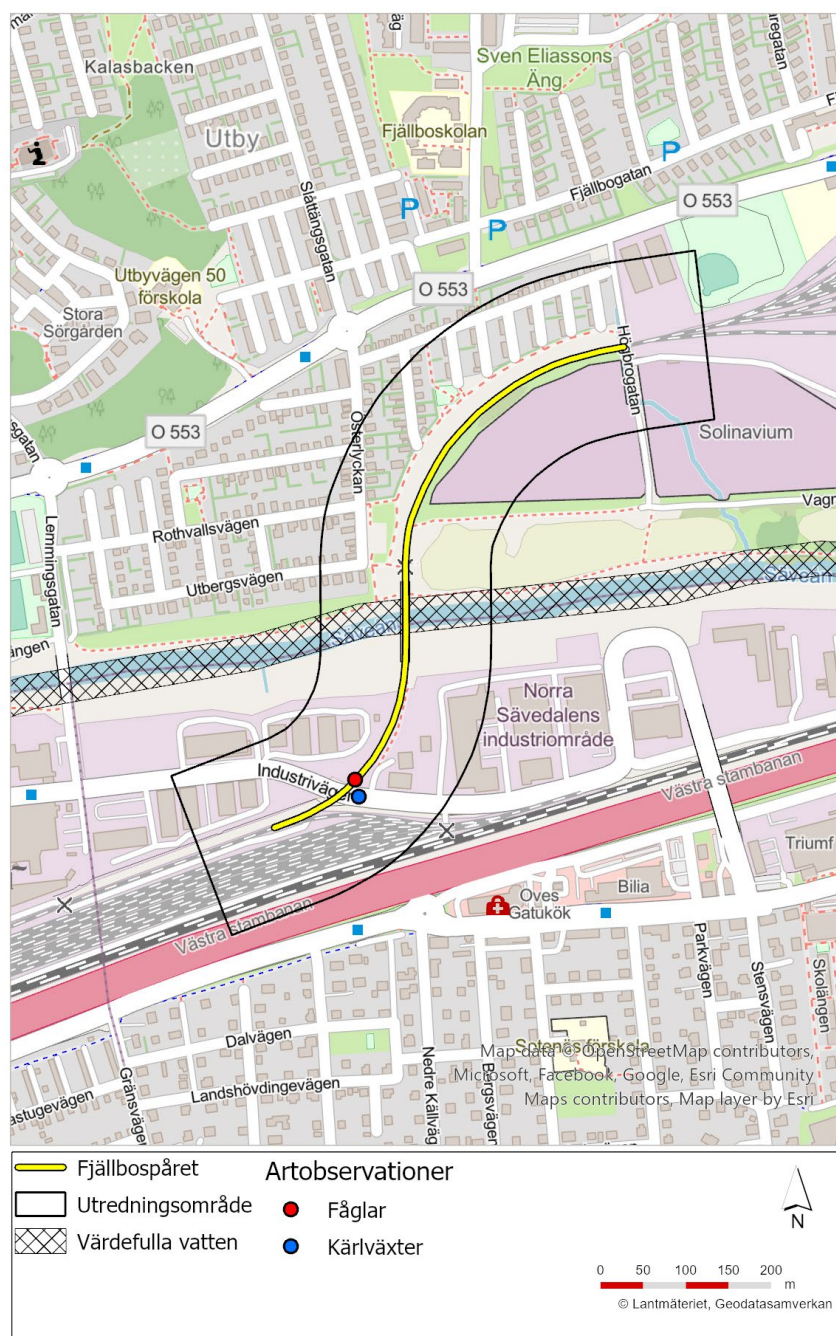
Figur 14. Kulturmiljöer kring utredningsområdet.

4.4.4 Naturmiljö

Inom utredningsområdet passerar Säreån som är utpekad som ett särskilt värdefullt vatten av före detta Fiskeriverket (idag Havs- och vattenmyndigheten) med hänsyn till sin förekomst av öring, lax, nejonöga och ål.

Säreån är även utpekad som ett värdefullt vatten av Naturvårdsverket med hänsyn till att det utgör ett större naturligt vattensystem med mångformig, artrik miljö och

pekas ut för arterna lax, öring, asp, färna, stäm, hornsimpa, stensimpa och flodkräfta. Såveån är ett viktigt vattendrag för fåglar.



Figur 15. Artobservationer och värdefulla vatten i utredningsområdet.

4.4.4.1 Skyddade och rödlistade arter

En sökning har utförts på fridlysta, rödlistade arter inom utredningsområdet. Sökningen omfattade de fynd som registrerats de senaste 25 åren. Sökningen omfattade inte fåglar som inte har några häckningskriterier.

Sökningen resulterade i 11 fynd varav 10 var fåglar. Ett fynd utgjorde en kärlväxt, naverlön (Acer campestre).

Tabell 1. Fridlysta och rödlistade arter som finns registrerade inom utredningsområdet.

Beteckningarna under kolumnen rödlistning är: LC – Livskraftig, NT – Nära hotad, VU – Sårbar, CR – Kritiskt hotad.

Vetenskapligt namn	Svenskt namn	Typ	Rödlistning	Fridlysning i artskyddsförordningen
Phylloscopus trochilus	Lövsångare	Fågel	LC	4§
Turdus philomelos	Taltrast	Fågel	LC	4§
Haematopus ostralegus	Strandskata	Fågel	NT	4§
Delichon urbicum	Hussvala	Fågel	VU	4§
Cyanistes caeruleus	Blåmes	Fågel	LC	4§
Troglodytes troglodytes	Gärdsmyg	Fågel	LC	4§
Oenanthe oenanthe	Stenskvätta	Fågel	LC	4§
Phylloscopus collybita	Gransångare	Fågel	LC	4§
Turdus pilaris	Björktrast	Fågel	NT	4§
Sylvia atricapilla	Svarthätta	Fågel	LC	4§
Acer campestre	Naverlön	Kärlväxt	CR	-

Längs med Säreån finns det flera registrerade fynd av fladdermöss, både uppströms och nedströms från utredningsområdet. Fynden inkluderar arterna:

1. Nordfladdermus (*Eptesicus nilssonii*)
2. Större brunfladdermus (*Nyctalus noctula*)
3. Trollpipistrell (*Pipistrellus nathusii*)
4. Dvärgpipistrell (*Pipistrellus pygmaeus*)
5. Gråskimlig fladdermus (*Vespertilio murinus*)
6. Sydfladdermus (*Eptesicus serotinus*)
7. Vattenfladdermus (Vattenfladdermus)
8. Brunlångöra (*Plecotus auritus*)

Alla fladdermöss är fridlysta enligt 4a§ artskyddsförordningen.

4.4.4.2 Invasiva arter

Invasiva arter är arter som inte naturligt förekommer i Sverige, och har en risk för att sprida sig snabbt och ha en negativ inverkan på den biologiska mångfalden.

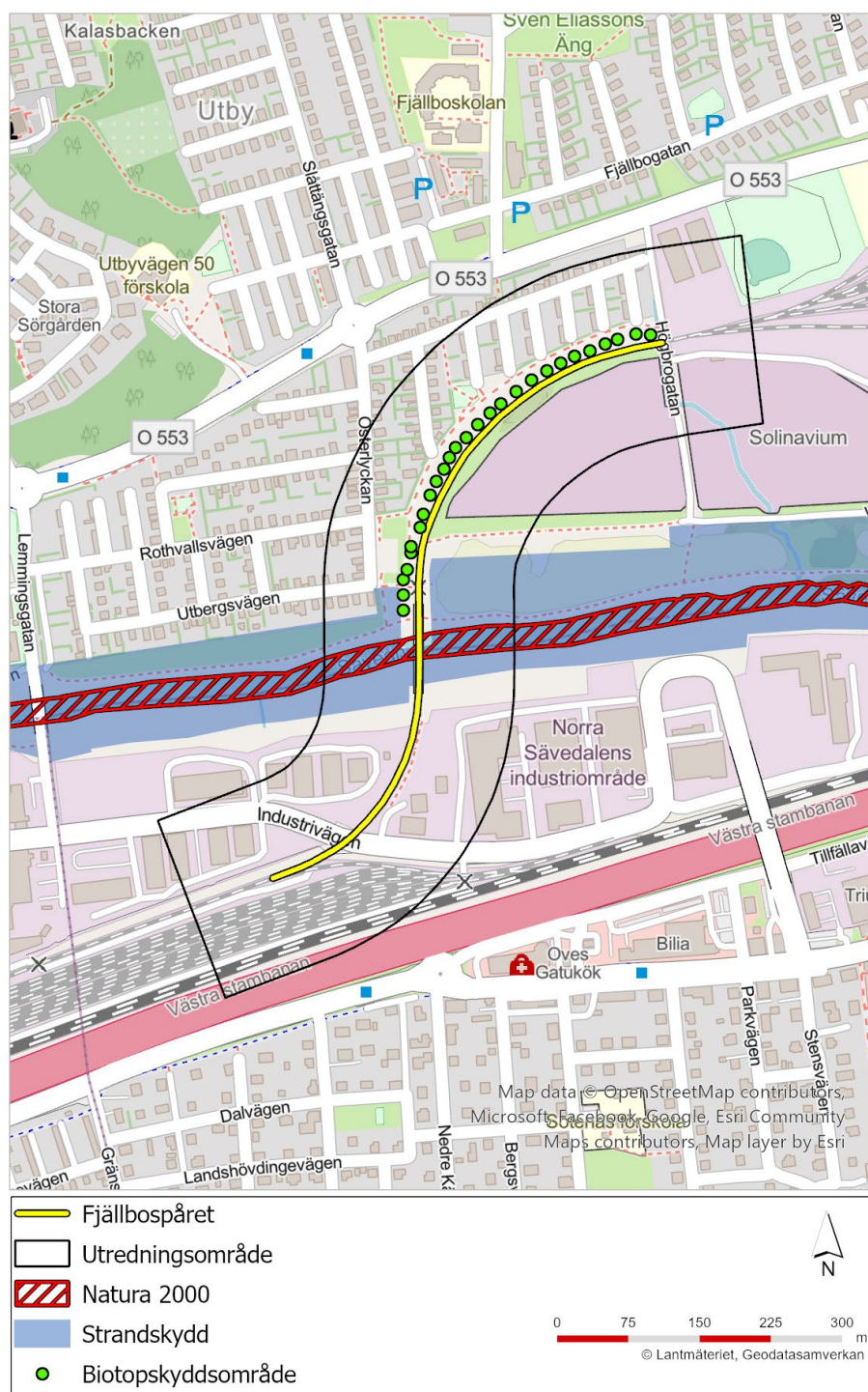
Vissa arter är upptagna i en gemensam EU-lista (förordning (EU) nr 1143/2014), och dessa är förbjudna att sprida.

En sökning har utförts för invasiva kärlväxter inom utredningsområdet i artportalen (SLU, 2026). Sökningen omfattade arter som är EU-listade samt de arter som förekommer i Sverige och som SLU har riskklassificerat (SLU, 2026) som invasiva. Växtarterna jätteloka (*Heracleum mantegazzianum*), jättebalsamin (*Impatiens glandulifera*), kanadensiskt gullris (*Solidago canadensis*), parkslide (*Reynoutria japonica*), och vresros (*Rosa rugosa*) har registrerats längs med banan i utredningsområdet. Se Figur 16. Samtliga fynd har registrerats från 2021 och framåt.

4.4.5 Skyddade områden

Skyddade områden är områden som definieras i 7 kapitlet miljöbalken och skyddas antingen direkt av bestämmelser i miljöbalken eller i andra föreskrifter som har fattats med stöd av miljöbalken.

Inom utredningsområdet finns det ett Natura 2000-område strandskyddsområde, och biotopskyddsområde. Se Figur 17.



Figur 16. Skyddade områden i utredningsområdet.

4.4.5.1 Natura 2000

Natura 2000-områden skyddas av 7 kapitlet 27–28 § miljöbalken. Området benämns *Säveån, nedre delen* (Naturvårdsverket, u.d.). Syftet är att skydda värdefulla naturmiljöer och värdefulla arter enligt åtaganden i Europeiska unionens direktiv. Natura 2000-området är utpekad för naturtypen *Större vattendrag* och

arten lax, *Salmo Salar*. Naturtypen *Större vattendrag* överlappar inte med utredningsområdet, utan slutar ungefär 4,2 km uppströms från utredningsområdet.

Säveån är enligt bevarandeplanen för området ett av Västra Götalands mest värdefulla vattendrag med en genetiskt unik laxstam och rik bottenfauna. De övre delarna, från Aspens utlopp till Partille centrum, erbjuder särskilt goda reproduktionsmiljöer för lax och producerar årligen naturliga laxungar. Ån hyser dessutom en artrik fiskfauna; de flesta arter som finns i Göta älv förekommer även här. Längs ån finns viktiga miljöer för kungsfiskare (VU). Som tätortsnära riksintressant naturmiljö utgör Säveån och dess omgivning en central refug och spridningskorridor i ett annars hårt exploaterat landskap.

Länsstyrelsens prioriterade åtgärder för Säveån inkluderar att bevara återstående naturliga miljöer, att få genomtänkt exploatering och ekologiskt anpassas vattenkraft med fri fiskvandring och en naturlig flödesregim utan korttidsregleringar, och att människor ska få uppleva åns naturvärden.

4.4.5.2 Strandskyddsområde

Strandskyddsområde skyddas av 7 kapitlet 13–18 §§. Strandskyddet syftar till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden, och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten. Information om strandskyddsområdet är taget från Länsstyrelsen Västra Götalands läns kartlager (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2025).

Normalt sett är strandskyddet 100 meter brett från strandlinjen, men i fallet kring Fjällbospåret är strandskyddet delvis upphävt i och med de detaljplanerna på norra respektive södra sidan av Säveån.

4.4.5.3 Biotopskyddsområde

Längs med utredningsområdets västra sida har en allé bestående av björkar identifierats. Alléen utgör generellt skyddade biotopskyddsområden enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. Biotopskyddsområden är små mark- eller vattenområden som på grund av sina särskilda egenskaper är värdefulla livsmiljöer för hotade djur- eller växtarter eller som annars är särskilt skyddsvärda. Biotopskyddsområden kan antingen vara generellt skyddade av ett visst slag i landet, där alléen ingår, eller särskilt utpekade områden i det enskilda fallet.

Alléen utgör viktiga restbiotoper i ett i övrigt rationaliserat landskap och har stor betydelse som tillflyktsorter, spridningskorridorer och ledlinjer för olika växt- och djurarter. Alléen definieras som lövträd planterade i en enkel eller dubbel rad som består av minst fem träd längs en väg eller det som tidigare utgjort en väg eller i ett i övrigt öppet landskap. Träden ska till övervägande del utgöras av vuxna träd (jmf bilaga 1 i *Förordning (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken m.m.*).

4.4.6 Rekreation och friluftsliv

Planområdet ligger i ett område som i huvudsak präglas av infrastruktur, industri- och verksamhetsmark. Möjligheterna till rekreation och friluftsliv inom själva planområdet är begränsade. Däremot finns betydande rekreativa värden i planområdets närhet, främst kopplade till Säveån och dess omgivande grönstråk.

Säveån utgör ett viktigt rekreativt stråk för närboende och allmänhet och används för promenader, naturupplevelser samt fiske. Vattendraget är välkänt för sina höga biologiska värden och har även stor betydelse för sportfiske, bland annat kopplat till lax- och öringsbestånd. Strandzoner och närliggande park- och grönområden bidrar till områdets rekreativa funktion och upplevelsevärden.

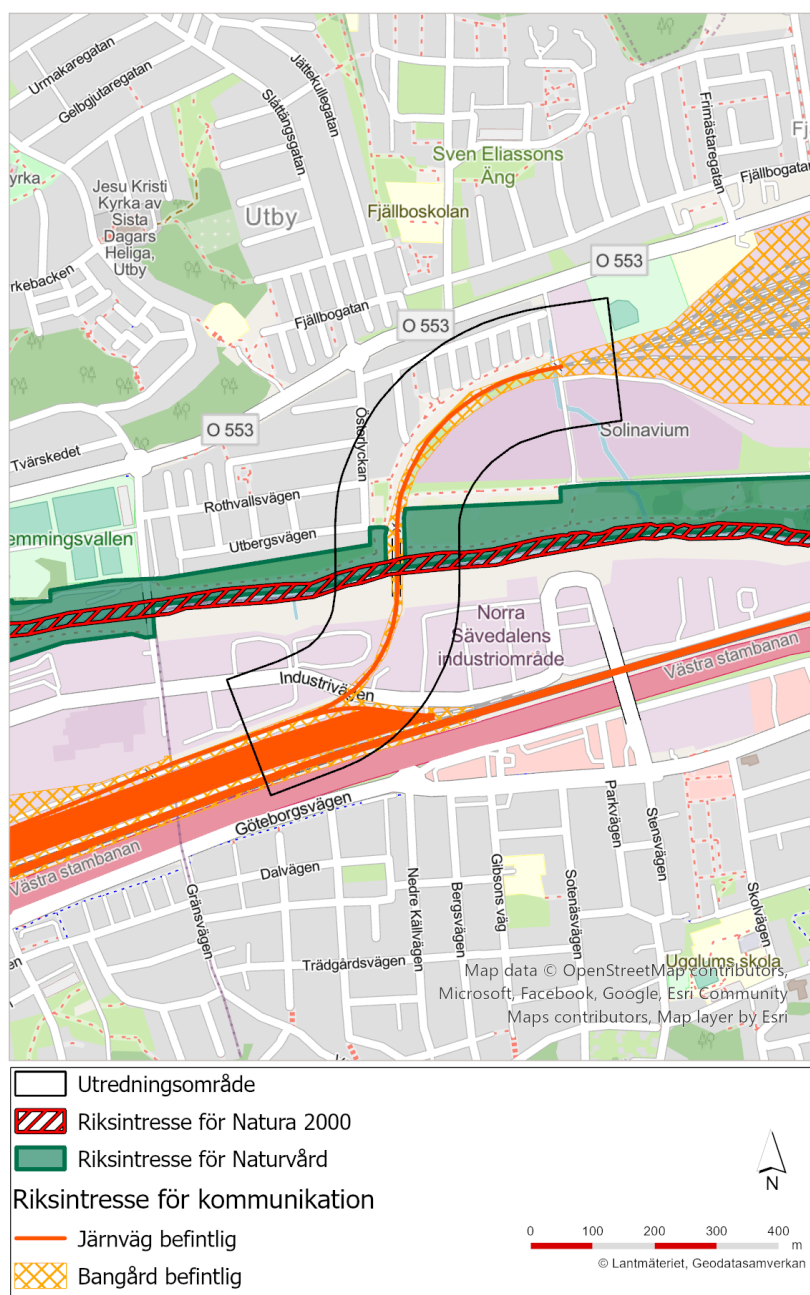
Fisket i Säveån förvaltas av ett fiskevårdsområde, av föreningen *Säveåns FVOF*. Fiskevårdsområden bildas för att samordna fisket, förvaltningen och fiskevården (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2026).

4.4.7 Klimat och klimatanpassning

Planområdet är sedan lång tid tillbaka påverkat av teknisk infrastruktur, och järnvägsanläggningen utgör redan en etablerad del av miljön. Elektrifieringen av det befintliga järnvägsspåret innebär ingen ny markanvändning och förändrar därför inte områdets grundläggande exponering för klimatrelaterade risker. Genom planområdet rinner Säveån, ett vattendrag som är känt för att kunna få höga vattennivåer vid kraftig nederbörd och snösmältning. De delar av området som ligger i direkt anslutning till vattendraget kan därmed påverkas av översvämningsrisker, särskilt med hänsyn till ett framtida klimat där nederbördsmängder och intensiteten i regn förväntas öka. Järnvägsanläggningen är dock redan anpassad till dessa förhållanden. Elektrifieringen innebär visserligen att nya anläggningsdelar tillkommer, såsom kontaktledningsstolpar och tekniska installationer, men dessa måste utformas och placeras med hänsyn till både översvämningsrisker och erosionsförhållanden längs Säveån.

4.4.8 Riksintressen

Utredningsområdet överlappar med tre riksintressen – Riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken, riksintresse för naturvården enligt 3 kapitlet 6 § miljöbalken, och riksintresse för Natura 2000-områden enligt 4 kapitlet 8 § miljöbalken. Se Figur 18.



Figur 17. Riksintressen kring utredningsområdet.

Riksintresset för naturvård beskrivs som ett naturligt vattendrag med stor artrikedom och en unik laxstam med viktiga lekområden för lax och havsöring. Det utgör det största biflödet till Göta älv och har dessutom stor betydelse för det tätortsnära friluftslivet. Det finns även andra hotade eller listade fiskarter såsom havsnejonöga, flodnejonöga, stensimpa, ål och asp (Länsstyrelsen Västra Götaland, 2022).

Riksintressena för kommunikation (Befintlig järnväg och bangård) är utpekade eftersom de tillhör TEN-T nätverket och trafikeras både av godstrafik och långväga persontrafik.

5 Projektets lokalisering, utformning, omfattning och utmärkande egenskaper

5.1 Lokalisering och utformning

5.1.1 Lokalisering

Den planerade åtgärden avser elektrifiering av Fjällbospåret mellan Sävenäs rangerbangård och bangården/serviceanläggningen i Mellby industriområde. Järnvägssträckan är cirka 770 meter lång och belägen inom befintlig järnvägsanläggning i Göteborgs stad och Partille kommun.

5.1.2 Omfattning

Projektet avser elektrifiering av befintligt järnvägsspår (Fjällbospåret) inom ett redan etablerat järnvägsområde. För att möjliggöra elektrifiering som uppfyller dagens krav på kraftledningsanläggningen behöver spåret justeras i plan. Alltså flyttas i sidled. Hjälpkraft ska byggas längs sträckan.

Järnvägsplan avser sträckan mellan km 450+698 – 451+472, för befintligt spår mellan växel 4072 på Sävenäs rangerbangård till infartsgräns för Mellby industriområde. Gränsen för projektering av justering av spåret och nya kontaktledningsstolpar går vid grinden in till bangården, i höjd med den korsande servicevägen. Projekteringen slutar vid viktavspänning efter sektionspunkt cirka 80 meter in på Mellby industriområde.

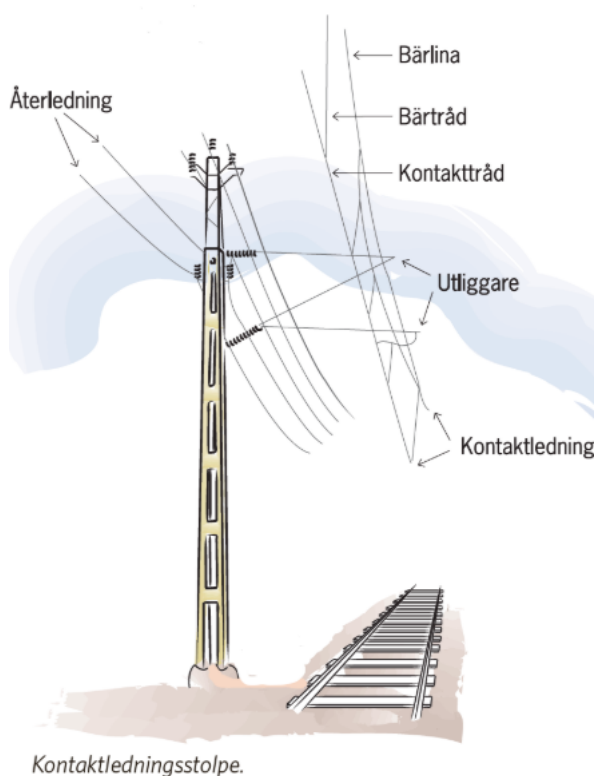
Justeringen av spåret innebär att spåret flyttas i sidled. Sidoförflyttningens storlek varierar, men bedöms vara som mest 30 centimeter. Justeringen anpassas efter fasta punkter där ingen justering sker, så som befintliga plankorsningar och bro över Sävån. Beroende på sidojusteringens storlek, rälsens eller sliperns beskaffenhet kan åtgärden innebära ny banunderbyggnad, eventuellt nya slipers och ny räl. Åtgärden har ännu inte projekterats.

Nya kontaktledningsstolpar med tillhörande fundament ska uppföras. Arbetet omfattar schakt, dränering och återfyllnad, samt installation av stolpar på fundamenten. Alla kontaktledningsstolpar, förutom en, ska anläggas på järnvägens östra sida. Den kontaktledningsstolpe som ska anläggas på spårets västra sida ska placeras där Högbrogatan korsar Fjällbospåret, innanför järnvägsområdets staket. Befintliga kontaktledningsstolpar står som närmast ungefär 30 meter från Sävåns strandkant.

Befintliga kontaktledningsstolpar ska rivas. Dess fundament ska bilas ner till cirka 1 meter under överkant och därefter övertäckas med ny återfyllnad. I det fall placeringen av ny kontaktledningsstolpe sammanfaller med befintligt fundament, ska befintligt fundament tas bort.

Inom ramen för projektet ska säkerheten till spårområdet höjas. Ny grind ska uppföras söder om bron i syfte att förhindra spårspring och otillåten passage av exempelvis cyklister och fotgängare. Grinden ska vara fjärrstyrd och kräver ström. Ny elledning ska projekteras och markförläggas fram till grinden.

Senare projektering visar ifall det blir aktuellt med mindre tekniska anläggningar, såsom ledningar, kanalisation, transformatorstation, teknikskåp eller motsvarande, för järnvägens drift och elförsörjning. Eventuella sådana anläggningar ska i första hand lokaliseras inom befintlig järnvägsfastighet och utformas med hänsyn till omgivande markanvändning, översvämningsrisker eller naturvärden.



Figur 18. Några ingående delar i en kontaktledning

5.2 De möjliga miljöeffekternas typ och utmärkande egenskaper.

Detta avsnitt beskriver översiktligt, utifrån kunskapsläget i det tidiga skede projektet befinner sig i nu, de miljöeffekter som utförandet av järnvägsplanen

bedöms innebära. Miljöeffekterna kommer analyseras djupare i kommande skede, i samband med att en miljöbeskrivning tas fram inom ramen för järnvägsplanen.

5.2.1 Markanvändning och naturresurser

Den planerade åtgärden avser elektrifiering av befintligt järnvägsspår mellan Sävenäs rangerbangård och bangården i Mellby industriområde. Åtgärden genomförs inom befintlig järnvägsanläggning.

Järnvägsplanen bedöms vara förenlig med gällande detalj- och översiktsplaner.

Inga miljöeffekter bedöms följa på markanvändning, naturresurser, och planer till följd av järnvägsplanen.

5.2.2 Boende och människors hälsa

Ur ett långsiktigt perspektiv kan elektrifiering bidra till minskade utsläpp från järnvägstrafiken genom övergång från dieseldrift till eldrift, vilket är positivt för luftkvaliteten och människors hälsa. Åtgärden bedöms därmed vara förenlig med miljö kvalitetsmålen, särskilt *Begränsad klimatpåverkan* och *God bebyggd miljö*.

5.2.2.1 Risk för olyckor

Fjällbospåret, som ansluter till bangården och serviceanläggningen i Mellby industriområde, används främst för att transportera lok och vagnar till servicedepån och bedöms inte utgöra en sträcka för transporter av farligt gods. Trafikeringen på sträckan sker dessutom i låg hastighet. Högsta tillåtna hastighet på sträckan är 10 km/tim. Elektrifiering av befintligt spår innebär varken ökad trafikintensitet eller ökad risk för omgivande bostadsbebyggelse avseende olyckor med farligt gods.

I anslutning till järnvägen finns ett bostadsområde, vilket innebär en generell risk för spårspring. I samband med åtgärden planeras en grind vid järnvägsbron, vilket förhindrar att allmänheten kan ta sig ut på bron och vidare över järnvägsspåret till andra sidan Sävån. Denna åtgärd bedöms minska risken för spårspring och olyckor. I den mån spårspring förekommer så bedöms risken för olyckor vara låg med tanke på den låga hastigheten på spåret.

5.2.2.2 Buller och vibrationer

Elektrifieringen av befintligt järnvägsspår innebär ingen ökning av antalet tåg eller förändrad trafikering i sig, utan är en teknisk anpassning av infrastrukturen. Åtgärden bedöms leda till att bullernivåerna minskar något, med tanke på att möjligheten att köra med ellok istället för diesellok. Under byggskedet kan dock tillfälliga störningar i form av buller, vibrationer och ökad aktivitet förekomma,

vilka behöver hanteras genom planering av arbetstider och andra försiktighetsåtgärder.

5.2.2.3 Elektromagnetisk strålning

Elektrifieringen av spåret kan ge upphov till något ökad mängd elektromagnetisk strålning i spårets omedelbara närhet. Fälten är starkast närmast källan men avtar med ökat avstånd. Magnetfältet från kontaktledningen är svagt då inget tåg är i närheten, men ökar när tåget passerar. Detta magnetfält får en varaktighet på några minuter och är starkast vid järnvägen och avtar med avståndet från banan. Då det inte finns något tåg på den aktuella sträckan alstras normalt inget magnetfält (Banverket, 2003). Mängden tåg som trafikerar Fjällbospåret bedöms inte öka mer än marginellt, och därför bedöms det inte föreligga någon påverkan på människors boende och hälsa från elektromagnetisk strålning.

5.2.3 Landskap och stadsbild

Elektrifieringen innebär tillkommande element i form av kontaktledningsstolpar och ledningar, men dessa tillkommer inom ett redan tekniskt dominerat stråk. Samtidigt tas befintliga kontaktledningsstolpar bort. Åtgärden bedöms därför inte innebära någon förändring av stadsbildens eller landskapets övergripande karaktär eller skala.

5.2.4 Kulturmiljö

Säveåns dalgång är knutet till värdefulla kulturmiljöer. Emellertid finns det i utredningsområdets del av Säveån inga sådana värdefulla kulturmiljöer. Det, tillsammans med att elektrifieringen inte ska ta ny mark i anspråk, förutspås inga negativa miljöeffekter till följd av järnvägsplanen.

5.2.5 Naturmiljö

Inom utredningsområdet är det Säveån som har störst värde för naturvården, eftersom Säveån har flera utpekade naturvärden såsom att det är utpekad som ett värdefullt vatten av Naturvårdsverket och Fiskeriverket och som Natura 2000-område.

5.2.5.1 Skyddade och rödlistade arter

Eftersom fågelfyndet är registrerat men en noggrannhet om 160 meter är den exakta platsen svår att ange. Utredningsområdet är en osannolik häckningsplats då det i huvudsak utgörs av industriområde och spårområde. Busk- och trädmiljön kring Säveån kommer inte att påverkas vilket är den mest sannolika plats för häckning av fåglar i området. Med hänsyn till tiden för arbetets utförande (Första

kvartalet 2028), bedöms inte häckningen störas av buller under byggskedet. Påverkan på fåglar bedöms därför bli obefintlig.

De planerade åtgärderna bedöms inte påverka fladdermössens livsmiljöer negativt. Under driftfasen kan elektromagnetisk strålning från kontaktledningen potentiellt ha en avhållande effekt på fladdermöss (Nichols & Racey, 2007). Risken anses dock låg eftersom fältstyrkan är som högst när tåg passerar och sträckan trafikeras av få tåg. Dessutom är fladdermöss som mest aktiva under skymning och natt, då tågtrafiken förväntas vara mycket begränsad. Under byggfasen kan tillfällig kvällsbelysning ha en viss avhållande effekt.

Fyndet av naverlönn är osäkert eftersom rapportören angett en koordinatnoggrannhet på 25 000 meter, vilket innebär att fyndets exakta läge inte går att fastställa. Punkten för fyndet är placerad mitt i en väg, vilket utgör en otypisk ståndort för ett träd. Naverlönn förekommer naturligt endast på en enda lokal i Sverige, utanför Svedala i Skåne län (SLU, 2026). Alla fynd utanför detta område betraktas som förvildade träd, vanligtvis härstammande från trädgårdar. Förvildade exemplar är relativt vanliga i både Götaland och Svealand.

5.2.5.2 Invasiva arter

Av de invasiva arter som förekommer inom utredningsområdet är tre EU-listade arter; jätteloka, jättebalsamin, och parkslide. EU-listningen innebär att det är förbjudet att importera, sälja, odla, föda upp, transportera, använda, byta, släppa ut i naturen eller hålla levande exemplar av de arter som finns upptagna på EU-förteckningen. Det är inte heller tillåtet att låta dessa arter växa eller reproducera sig.

Dessa arter kan påverkas av det planerade arbetet. Ovarsam hantering av massor och växtdelar kan medföra att arterna sprider sig. Spridning av invasiva arter kan leda till att lokala naturvärden urholkas, då invasiva arter kan utkonkurrera inhemska arter. Det har emellertid vidtagits bekämpningsåtgärder längs med järnvägen, riktade mot invasiva arter. Därför kan situationen med invasiva arter se annorlunda ut jämfört med kartbilden i Figur 16, och det är sannolikt färre bestånd med invasiva arter i verkligheten.

För att förhindra spridning av aktuella arter i utredningsområdet, ska skyddsåtgärder vidtas för att förhindra spridning, se avsnitt 7 Åtgärder.

5.2.6 Skyddade områden

5.2.6.1 Natura 2000

I bevarandeplanen för Natura 2000 anges flera åtgärder som kan vara negativa för området. Av dessa åtgärder finns det några kan vara relevanta för järnvägsplanen:

- Nya exploateringar (nya broar, strandnära byggnader, vägar, järnvägar och industrier)
- Infrastrukturanläggningar (byggande, underhåll och trafik kan orsaka grumling och utsläpp av miljöfarliga ämnen i diken och vattendrag. Broar och vägtrummor kan utgöra vandringshinder och vara flaskhalsar vid höga flöden)
- Utsläpp av föroreningar från industrier utmed ån eller olyckor med farligt gods.
- Spridning av jätteloka.

Sammanfattningsvis är den största risken gentemot Sävåns naturvärden nya anläggningar, grumling, och utsläpp av kemikalier och spridning av invasiva arter. Järnvägsplanen medför inga nya anläggningar såsom broar. Arbetena ska planeras så att grumling inte sker, och med hänsyn till lokaliseringen av de kontaktledningsstolparna där grävning ska ske, som närmast står de 30 meter från Sävåns strandkant, och grävningens omfattning bedöms det inte finnas någon risk för grumling av Sävån. Gällande oavsiktliga utsläpp ska arbetet planeras att den risken minimeras. Jätteloka kan förekomma i planområdet (Se 4.4.4.2 och 5.2.5.2) men inte i direkt anslutning till Sävån. Massahantering ska utföras så att jättelokan inte sprids.

I artbeskrivningen för lax (*Salmo salar*, 1106) (Naturvårdsverket, 2014) som natura 2000-art anges flera hotbilder mot arten. Hotbilderna inkluderar fiske, bekämpningsmedel, vandringshinder, intensivt jordbruk, avverkning av busk- och trädridåer, och vattenkraft. Järnvägsplanen omfattar inga sådana åtgärder, och därför bedöms inte arten lax påverkas av planen.

Gällande naturtypen *Större vattendrag* (3210) är aktuell del av Sävån inte utpekad som den naturtypen. *Större vattendrag* slutar ungefär 4,5 km uppströms från utredningsområdet. Sävån i utredningsområdet är utpekad som *icke-natura vattendrag* (3999). Därför kommer ingen natura 2000-naturtyp påverkas av järnvägsplanen.

Sammanfattningsvis kommer Sävåns Natura 2000-område inte uppleva några negativa miljöeffekter till följd av järnvägsplanen.

5.2.6.2 Biotopskydd

Elektrifieringen tar ingen ny mark i anspråk. De nya kontaktledningsstolparna kommer att placeras öster om järnvägen. Dessa bedöms vara utanför trädens rotzon, cirka 15 meter från trädens stammar. Grävning för dessa kontaktledningsstolpar bedöms därför inte påverka trädens rotsystem.

Några träd kan komma att påverkas då elektrifieringen kräver att området trädsäkras. Några av träden har grenar in över järnvägsområdet. I det fortsatta

arbetet med detaljplaneringen och projekteringen kommer hänsyn tas till att minimera påverkan på trädraden. Vid eventuell påverkan kommer skyddsåtgärder att föreslås och vidtas.

5.2.6.3 Strandskydd

Beträffande strandskydd är området norr om Sävån planlagt före strandskyddets inrättande. Mycket av strandskyddet är därför upphävt. På den södra sidan om ån, har gällande detaljplan antagits efter strandskyddets införande. Strandskyddet gäller därmed inom naturmarken i anslutning till Sävån. Emellertid är järnvägsområdet redan ianspråktagen mark och inte allemansrättsligt tillgängligt för allmänheten, då det är förbjudet att beträda spårområdet enligt bland annat järnvägssäkerhetslagen. (2022:367). Planerade elektrifieringsåtgärder medföra inga hinder för allmänheten att tillträda ett område som de annars skulle ha kunnat färdas fritt i. Området för järnvägen bedöms inte ha någon betydelse för livsvillkoren för djur- och växter. Planerade åtgärder bedöms därför vara förenliga med strandskyddsbestämmelsernas syfte.

5.2.7 Rekreation och friluftsliv

Elektrifieringen av befintligt järnvägsspår sker inom ett redan etablerat järnvägsområde och bedöms inte påverka tillgängligheten till Sävån eller möjligheterna till friluftsliv och fiske i området. Under byggskedet kan tillfälliga störningar förekomma, exempelvis i form av buller eller begränsad framkomlighet i direkt anslutning till arbetsområden. Sådana störningar bedöms vara kortvariga och hanteras genom planering av arbeten samt lämpliga skydds- och försiktighetsåtgärder, särskilt vid arbeten nära vattendraget.

Åtgärden bedöms inte medföra någon varaktig påverkan på rekreativa värden eller fiskemöjligheter i området. Sammantaget bedöms effekterna på rekreation och friluftsliv vara liten.

5.2.8 Klimat och klimatanpassning

Elektrifieringen medför inga negativa effekter på vattenflödena i Sävån och bedöms inte heller bidra till en ökad risk för översvämning. Ur klimatsynpunkt innebär åtgärden en positiv påverkan genom att möjliggöra eldriven järnvägstrafik i stället för dieseldrift, vilket leder till minskade utsläpp av växthusgaser. Projektet är därmed väl förenligt med de nationella miljökvalitetsmålen, särskilt målet om *Begränsad klimatpåverkan*, och bidrar samtidigt till ett mer robust och hållbart transportsystem. Sammantaget bedöms klimat- och riskaspekter inte utgöra något hinder för genomförandet av järnvägsplanen.

5.2.9 Riksintressen

Se avsnitt 5.2.6.1 för påverkan på Natura 2000-område.

Kommunikation

Elektrifieringen bedöms stärka järnvägens funktion och robusthet för gods- och persontrafik och är därmed förenlig med riksintressets syfte. Åtgärden innebär ingen försämring av riksintressets värden utan bidrar till ett mer effektivt och hållbart transportsystem.

Riksintresse för naturvård

Riksintressets värden ligger i Sävåns betydelse för naturvärden och friluftslivet. Av 3 kap. 6 § framgår att riksintresset ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada natur- eller kulturmiljön. I riksintressebeskrivningen nämns åtgärder som kan ha negativ påverkan på Sävåns naturvärden;

- Kulvertering
- Förändringar av vattendragets sträckning eller bottenprofil
- Vandringshinder
- Dämning
- Rensning
- Reglering
- Vattenbruk
- Skogsavverkning utmed vattendraget i naturreservat
- Byggande av vägar, framdragande av ledningar i luft, mark eller vatten
- Bebyggelse i åns närhet

De planerade åtgärderna innebär dragning av ledning i luft (kontaktledning). Emellertid bedöms påverkan från planerade åtgärder inte medföra skada på riksintresset, eftersom dragningen är mycket begränsad och medföra inte skada på mark såsom exempelvis nyetablering av en kraftledning gör, som kräver avverkning, markbearbetning, och många stora fundament. Aktuellt järnvägsområde är redan ianspråktaget och anläggande av nya fundament bedöms inte medföra negativ påverkan på Sävåns natur- eller kulturvärden.

5.2.10 Kumulativa effekter

Utanför, men i närheten av utredningsområdet för Fjällbospåret finns andra verksamheter som planeras att utföras i närtid. Mellby industriområde ska byggas om, samt även Sävenäs rangerbangård ska byggas om. Dessa åtgärder planeras utföras under 2028–2030. Tillsammans med planerade åtgärder i detta samrådsunderlag, kan förväntade miljöeffekter bestå av en tillfälligt förhöjd bullerpåverkan för de boende i Utby under denna period.

6 Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är juridiskt bindande krav som anger lägsta godtagbara miljökvalitet för bland annat vatten, luft och omgivningsbuller. Vid planering och genomförande av järnvägsplanen ska gällande miljökvalitetsnormer enligt miljöbalken beaktas.

6.1 Ytvatten

Säveån, som passerar genom planområdet, omfattas av miljökvalitetsnormer för ytvatten enligt vattenförvaltningsförordningen (2004:660). Vattendraget har höga naturvärden och är samtidigt föremål för krav på att god ekologisk och kemisk status ska uppnås eller bibehållas. Elektrifieringen av befintligt järnvägsspår innebär inga vattenverksamheter och bedöms inte medföra någon varaktig påverkan på vattenkvalitet, hydrologi eller ekologiska funktioner i Säveån. Vidtagna skydds- och försiktighetsåtgärder vid arbete i närheten till vattendraget äventyrar inte gällande miljökvalitetsnormer för vatten.

6.2 Luftkvalitet

Planområdet omfattas av miljökvalitetsnormer för luft enligt luftkvalitetsförordningen (2010:477), avseende bland annat kvävedioxid och partiklar (PM₁₀). Elektrifiering av järnvägen bedöms inte leda till ökad luftförorening i området. Tvärtom kan åtgärden på sikt bidra till förbättrad luftkvalitet genom minskade utsläpp från dieseldriven järnvägstrafik. Miljökvalitetsnormerna för luft bedöms därför inte riskera att överskridas till följd av åtgärden.

6.3 Omgivningsbuller

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller enligt förordning (2004:675) omfattar större transportleder och tätbebyggda områden. Elektrifieringen innebär ingen förändring av trafikmängd eller trafikupplägg och bedöms därför inte medföra någon väsentlig förändring av bullernivåerna jämfört med nuläget. Miljökvalitetsnormerna för omgivningsbuller bedöms därmed fortsatt kunna innehållas.

6.4 Samlad bedömning

Sammantaget bedöms den planerade elektrifieringen av befintligt järnvägsspår kunna genomföras utan att gällande miljökvalitetsnormer för vatten, luft eller omgivningsbuller överskrids eller motverkas. Åtgärden är därmed förenlig med miljöbalkens krav avseende miljökvalitetsnormer.

7 Åtgärder

Åtgärder som kan komma att bli aktuella i projektet för att förebygga, avhjälpa, hindra, motverka eller avhjälpa negativa miljöeffekter, redovisas under denna rubrik:

Särskild hänsyn kommer tas vid arbeten i närhet till vattendraget. Närmaste stolpar där grävning ska ske står som närmast 30 meter från Sävåns strandkant, vilket minimerar risken för påverkan på Sävån. Arbeten ska planeras och genomföras så att risken för grumling, spridning av partiklar samt nedfall av material till vattendraget minimeras. Tillfälliga etableringsytor och markarbeten ska lokaliseras så långt som möjligt utanför strandzonen. Hantering av maskiner, material och kemikalier ska ske med särskild försiktighet. Påfyllning samt service av maskiner utförs på avstånd från vattendraget. Beredskap ska finnas för att omedelbart kunna hantera eventuella spill eller olyckor.

Arbetsmoment som kan påverka vattenmiljön ska planeras i tid för att i möjligaste mån undvika känsliga perioder för fisk och andra vattenlevande organismer. Befintlig vegetation i strandzonen ska bevaras i största möjliga utsträckning för att upprätthålla erosionsskydd och ekologiska funktioner. Vid arbeten på bron kan tillfälliga skyddsåtgärder, såsom täckning eller uppsamlade skydd, användas för att förhindra att material eller föremål når vattnet.

Beredskap ska finnas för att hantera oförutsedda utsläpp till mark eller vatten. I projekteringen eftersträvas att minimera schakt och masshantering. I byggskedet kommer krav att ställas på entreprenören avseende skyddsåtgärder och försiktighetsmått för att minimera riskerna för påverkan på människors hälsa och på miljön.

Bullernivåer under anläggningsfasen ska hållas under Naturvårdsverkets riktlinjer för byggbuller.

I det fall grävning behöver ske inom rotzonen av alléträd (Inom 15x stamdiametern) ska åtgärder vidtas för att reducera skador på rötter. Rötter grövre än 5 cm ska sågas av, i stället för att grävas av. Exponerade rötter ska hållas blöta och täckas över med geotextilduk till dess att schaktgropen fylls igen med jord. I det fall körning behöver ske nära träd, ska träden utrustas med påkörningsskydd för att förhindra stamskador. Vid behov av beskärning av trädets grenar eller rötter kommer detta att utföras av arborist.

Vid grävning nära invasiva arter ska massor som kan innehålla frön eller växtdelar hanteras separat från andra massor. De får inte återanvändas inom detta projekt eller i andra projekt. Vid kvittblivning ska de tas till en anläggning som kan hantera massor som är förorenade med invasiva växter. Växtdelar (ovan mark) ska paketeras och tas till en förbränningsanläggning.

8 Bedömning av åtgärdens miljöpåverkan

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Den aktuella åtgärden avser att elektrifiera befintlig spåranläggning. De fysiska åtgärderna begränsas i huvudsak till nya kontaktledningsstolpar. Projektet innebär därför ett avgränsat markanspråk i en tidigare påverkad miljö, inom befintlig järnvägsfastighet. Åtgärden leder inte till ökat buller, vibrationer, risk för elektromagnetisk strålning, risk för utsläpp eller annan risk eller olägenhet.

Projektet berör Sävån, som omfattas av flera skydd enligt Miljöbalken och har dokumenterat höga naturvärden. Ingen risk för påverkan bedöms föreligga.

Enligt miljöbalken krävs tillstånd för att bedriva verksamheter eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område. Inga arter med skydd av artskyddsförordningen eller arter/naturtyper enligt bestämmelserna om Natura 2000 bedöms påverkas så att aktuell bevarandestatus inte kan upprätthållas. Aktuellt projekt bedöms således inte kräva tillstånd.

Grävningsåtgärder kommer inte ske i strandzonen av Sävån och planeringen syftar till att minimera arbeten nära strandzon. Den kontaktledningsstolpen som står på bron som går över Sävån är fastskruvad i bron. Att fästa ny stolpe i bron medför ingen påverkan på Sävån.

Produktion pågår i 3 månader och tillfällig påverkan är därför begränsad till en kort tidperiod. Inga permanenta konsekvenser bedöms uppstå.

9 Fortsatt arbete

9.1 Planläggning

Detta dokument utgör underlag för länsstyrelsens beslut om åtgärden kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Beslutet ger förutsättningarna för hur den fortsatta planeringen av projektet kommer drivas vidare av Trafikverket.

Trafikverket gör bedömningen att projektet inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Gör Länsstyrelsen samma bedömning kommer projektet arbeta vidare med utformning av elektrifiering av järnvägen samt en miljöbeskrivning som tillsammans redovisas i projektets planbeskrivning.

Samråd som genomförts i samband med detta underlags upprättande finns beskrivna i projektets samrådsredogörelse.

9.2 Viktiga frågeställningar

Inom ramen av järnvägsplanen ska markmiljöundersökningar utföras för att bedöma graden av förorening i järnvägsområdet.

Under byggskedet behöver entreprenadmaskiner och lastbilstransporter åtkomst till området där kontakledningsanläggningen ska byggas. För en rationell byggprocess krävs också tillfälliga ytor för materialupplag, byggbodar med mera.

Behovet av tillfällig markavvattning eller länsvattenhantering under byggfasen, och vilket behov av myndighetsprövning det behöver.

Referenser

- Banverket. (2003). *Elektromagnetiska fält omkring järnvägen*.
- Gustafsson, M., Blomqvist, G., Håkansson, K., Lindeberg, J., & Nilsson-Påledal, S. (2007). *Järnvägens föroreningar – källor, spridning och åtgärder. En litteraturstudie*. Banverket.
- Länsstyrelsen Västra Götaland. (2026). *Fiskevårdsområden*. Hämtat från lansstyrelsen.se: <https://www.lansstyrelsen.se/vastra-gotaland/djur/fiske/fiskevardsomraden.html>
- Länsstyrelsen Västra Götaland. (2022). *NRO 14 148*.
- Länsstyrelsen Västra Götaland. (den 15 07 2025). *LstO Strandskydd*. Hämtat från ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se: <https://ext-geodatakatalog.lansstyrelsen.se/GeodataKatalogen/srv/api/records/GetMetaDataById?id=1e405232-3df3-4384-bb09-0b7d0c345194>
- Länsstyrelsen Västra Götalands Län. (2017). *Åtgärdsområde Säveån*.
- Länsstyrelserna. (u.d.). *EBH-kartan*. Hämtat från <https://ext-geoportal.lansstyrelsen.se/standard/?appid=ed0d3fde3cc9479f9688c2b2969fd38c>
- Naturvårdsverket. (2014). *Lax (i sötvatten)*.
- Naturvårdsverket. (2023). *Branschlistan förorenade områden (2023)*.
- Naturvårdsverket. (u.d.). *Skyddad natur*. Hämtat från <https://skyddadnatur.naturvardsverket.se/>
- Nichols, B., & Racey, P. (2007). Bats Avoid Radar Installations: Could Electromagnetic Fields Deter Bats from Colliding with Wind Turbines? *PLoS One*.
- Riksantikvarieämbetet. (u.d.). *Fornsök*. Hämtat från <https://app.raa.se/open/fornsok/>
- SLU. (den 18 02 2026). *Artportalen*. Hämtat från artportalen.se: <https://www.artportalen.se/ViewSighting/SearchSighting> den 24 06 2024
- SLU. (2026). *Invasiva främmande arter*. Hämtat från slu.se: <https://www.slu.se/artdatabanken/arter-och-natur/invasiva-frammande-arter/>
- SLU. (2026). *Naverlönn*. Hämtat från artfakta.se: <https://artfakta.se/taxa/5/information>

Trafikverket, Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2–4

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

trafikverket.se