

SAMRÅDSREDOGÖRELSE – Uppställningsspår Pilekrogen/ Depå Sandbäck

Mölnads stad, Västra Götalands län

Järnvägsplan 2024-04-02

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, Systra Sverige (fd Atkins)

Dokumentdatum: 2024-04-02

Ärendenummer: TRV 2020/90848

Åtgärdsnummer: 16202

Uppdragsnummer: 165473

Version: 3.0

Kontaktperson: Katarina Runeberg

Innehållsförteckning

Omtag av järnvägsplanen	4
Sammanfattning	5
1 Samrådsrets	6
2 Samråd	7
2.1. Samråd inför Länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
2.1.1. Samråd med berörd länsstyrelse, Länsstyrelsen i Västra Götaland	7
2.1.2. Samråd med berörd kommun, Mölndals stad	8
2.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	9
2.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organ	13
2.1.5. Samråd med ledningsägare	14
2.2. Samråd vid utformning av planförslaget.....	15
2.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse, Länsstyrelsen i Västra Götaland	15
Möten med Länsstyrelsen	15
Remissyttrande från Länsstyrelsen i Västra Götaland våren 2021	16
Remissyttrande från Länsstyrelsen i Västra Götaland hösten 2023	18
2.2.2. Samråd med berörd kommun, Mölndals stad	21
Möten med Mölndals stad	21
Remissyttrande från Mölndals stad våren 2021	23
Remissyttrande från Mölndals stad hösten 2023	28
2.2.3. Samråd med allmänheten och de enskilda som kan bli särskilt berörda	33
Synpunkter på Samrådshandling daterad 2021-05-19	33
Synpunkter på Samrådshandling daterad 2023-09-05	35
2.2.4. Samråd med övriga myndigheter och organisationer	38
2.2.5. Samråd med ledningsägare	44
Synpunkter på Samrådshandling daterad 2021-05-19	44
Synpunkter på Samrådshandling daterad 2023-09-05	44

Omtag av järnvägsplanen

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.

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. Exempelvis ligger den tidigare framtagna bullerutredning som grund för planerade bullerskyddsåtgärder i aktuell utformning. Anläggningen som nu planeras är något mindre i längsled. Besluten om lokalisering samt betydande miljöpåverkan gäller även för aktuell utformning.

Järnvägsplan Uppställningsspår Pilekrogen/Depå Sandbäck, är ett samarbete mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen där parterna planerar två järnvägsanläggningar som är tätt sammankopplade och med starkt beroende till varandra. Det är en järnvägsplan med två spårägare. Den tidigare järnvägsplanen omfattade enbart Trafikverkets järnvägsanläggning med tillhörande vägar och avvattningsystem.

Trafikverket ansvarar för järnvägsanläggningen som behövs för uppställning av tåg när de inte är i drift, och Västra Götalandsregionen ansvarar för Depå Sandbäck där tåg städas och tvättas. Järnvägsanläggningarna omfattas av järnvägsplanen. För byggnaderna som ingår i depåverksamheten (stadhall, tvätthall och personalbyggnad) söks bygglov enligt plan- och bygglagen. Till järnvägsanläggningen hör även anslutningsväg med bro över Källeredsbäcken, serviceväg, teknikbyggnader samt avvattningsystem.

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.

Arbetet har under skedet Samrådshandling bedrivits i två omgångar med en paus i mellan då nya förutsättningar togs fram. Efter pausen samarbetade Trafikverket och Västra Götalandsregionen (tidigare Västfastigheter) med att ta fram en gemensam järnvägsplan. Anledning till omtaget är en ny utformning på den planerade järnvägsanläggningen till följd av nya förutsättningar. Planprocessen tas inte om från början då utredningar och underlag som togs fram för den tidigare utformningen fortfarande är aktuella. Denna handling är redovisar hela processen.

Samrådsunderlag - 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 Försvarmakten, 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.

Samrådshandling- 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. Ett flertal möten har genomförts för att samordna frågor kring gång- och cykelbanan samt Källeredsbäcken. På möten med Länsstyrelsen Västra Götaland har miljö kvalitetsnormer för ytvatten samt artskyddsförordningen diskuterats.

Ett första samrådsmöte genomfördes på orten under perioden 2021-05-25–2021-06-15. En andra samrådsperiod genomfördes 2023-09-05 – 2023-09-25 då ett samrådsmöte genomfördes 2023-09-12. Information om samråden skickades ut till de enskilda som särskilt berörs, allmänheten, myndigheter och organisationer. Under perioderna fanns Samrådshandlingen tillgänglig på Trafikverkets webbplats.

Efter omstart har Mölndals stad och Länsstyrelsen (2023-06-07) blivit informerade och den nya utformningen har presenterats. 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 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

Statliga myndigheter:

- Länsstyrelse
- Kollektivtrafikmyndigheten via Västtrafik
- Försvarsmakten
- Västra Götalandsregionen
- Räddningstjänsten Storgöteborg
- Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)
- Elsäkerhetsverket
- Strålsäkerhetsmyndigheten
- Havs- och vattenmyndigheten
- Vattenmyndigheten för västerhavets vattendistrikt
- Naturvårdsverket
- Polismyndigheten, Region Väst
- Post- och telestyrelsen
- Riksantikvarieämbetet
- Statens geotekniska institut (SGI)
- Sveriges geologiska undersökning

- SMHI
- Transportstyrelsen

Organisationer och företag:

- 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 berörd länsstyrelse, 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 Kålleredsbäcken och Västfastigheters tågdepå Sandbäck för att se till helheten i området.

Länsstyrelsen underströk även vikten av att planerade nya broars utformning över Kålleredsbäcken motiveras eftersom miljökvalitetsnormer 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 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 Kålleredsbäcken 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.

Svar 2024-01-30:

Valet lokalisering redovisas i Planbeskrivningen under avsnitt 4.1. Under projektets gång har samordning genomförts med angränsande projekt både vad gäller utformning och dess konsekvenser, till exempel buller.

Motivering till bronns utformning finns i avsnitt 4.2.3.

2.1.2. Samråd med berörd kommun, Mölndals stad

Ett stort antal samordningsmöten har hållits med Mölndal Stad under arbetet med 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 påpekade 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 översvämningssmark 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 även 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.

Kompl. 2024-01-30

Under planskedet har bullerpåverkan utretts samt att gestaltningsprogram har tagits fram. Samarbete har skett mellan Västfastigheter/Västra Götalandsregionen samt med Mölndals stad kring gemensamma beröringspunkter i området.

2.1.3. Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

Mellan 2020-10-19 och 2020-11-08 kunde enskilda som kan bli särskilt berörda av projektet lämna synpunkter på järnvägsplanen. Under perioden fanns Planbeskrivningen (Samrådsunderlag) tillgänglig på Trafikverkets webbplats. Annonsering skedde i Mölndals posten och i Göteborgs posten. 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 Väst kustbanan 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 planläggningsprocess 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 miljökonsekvensbeskrivning kap. 11.6.1 och 11.6.2 och Planbeskrivning kap. 5.10.1 och kap 3.11.1. Fastigheter som föreslås för åtgärder redovisas på plankartan och i Planbeskrivning kap. 4.3.1.

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 miljökonsekvensbeskrivningen kap. 11.6.3 och i Planbeskrivningen kap. 3.11.2. De markförstärkningsåtgärder som planeras genomföras innebär en reducering av både nya och befintliga vibrationer. Vibrationssituationen för närboende kommer därmed förbättras.

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 miljökonsekvensbeskrivning kap 11.3 och i Planbeskrivning kap. 5.7.

Bropassagen över Kålleredsbäcken har utformats på ett sådant sätt att den inte utgör vandringshinder för bland annat lax och öring. Där Alebäcken mynnar ut i Kålleredsbäcken finns en befintlig trumma som utgör vandringshinder. Trafikverket utreder möjligheterna att i samband med genomförandet av järnvägsplanen även utföra åtgärder för att förbättra in- och utloppet för att förbättra miljön för vandrande fisk.

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

Gestaltungsprogram är framtaget och åtgärder som ska minska negativ påverkan på landskapet redovisas i miljökonsekvensbeskrivning kap. 11.1.3 och Planbeskrivning kap. 4.2.7.

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.

Kompl. 2024-01-30

Trafikverket säkerställer funktionen av dagens gång- och cykelbana på utsidan av

anläggningen. I norr och söder ansluts den nya gång- och cykelvägen till befintlig. Se Planbeskrivning för utformning.

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 ventileras 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.

Inlösen av delar eller hel fastighet är inte aktuellt inom projektet.

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.

Kompl. 2024-01-30

En bullerutredning har genomförts, se ovan under Buller.

Ökad vägtrafik

Frågor har inkommit om hur den planerade anläggningen kommer att påverka vägtrafiken i området, både under byggskedet men även 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 i stället 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.

2.1.4. Samråd med övriga berörda myndigheter och organ

Räddningstjänsten

Samrådsmöte hölls 2 november 2020 med Räddningstjänsten.

Då området angörs via bro över Kålleredsbäcken har Räddningstjänsten önskemål om två redundanta räddningsvägar. 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.

2023-11-13: Räddningstjänsten ser inget behov av att yttra sig ånyo på de reviderade samrådshandlingarna för omtaget. Räddningstjänstens synpunkter på förslaget har förmedlats och de påverkas inte av ändringarna.

Trafikverkets kommentar

En släckvattenutredning kommer utföras.

Kompl. 2023-09-05

En släckvattenutredning har utförts och resultatet är inarbetad i utformningen.

Kompl. 2024-01-30

Projektet kommer bygga en infart till området vilken kan nyttjas av Räddningstjänsten som i övrigt nyttjar befintlig infrastruktur.

Extra sektionisulatorer placeras vid infarterna från VKB för att kunna koppla ifrån elen i händelse av brand.

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.

Försvarmakten

Försvarmakten hade inget att erinra mot den planerade anläggningen.

2.1.5. Samråd med ledningsägare

Ledningar i området

Ledningsägare i området önskar löpande samordning med Trafikverket genom hela processen, både gällande befintliga ledningar men även 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

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.

2.2. Samråd vid utformning av planförslaget

Järnvägsplan Uppställningsspår Pilekrogen/Depå Sandbäck är ett omtag i planprocessen för det tidigare projektet Järnvägsplan Uppställningsspår Pilekrogen. Det arbetet stoppades innan planen var färdig och processen fullföljd.

Aktuell järnvägsplan är ett samarbete mellan Trafikverket och Västra Götalandsregionen (fd Västfastigheter) där parterna planerar varsin järnvägsanläggning som är tätt sammankopplade och med starkt beroende till varandra.

Samråd om planförslag har genomförts under perioden 2021-05-25 – 2021-06-15 samt under perioden 2023-09-05 – 2023-09-25. Båda gångerna har det annonserats i Göteborgsposten och i Mölndals posten. Handlingarna har funnit tillgängliga på Trafikverkets hemsida.

2.2.1. Samråd med berörd länsstyrelse, Länsstyrelsen i Västra Götaland

Möten med Länsstyrelsen

Ett antal möten har genomförts under projektets gång med Länsstyrelsen Västra Götaland. Mötena både haft olika teman och 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
- 2023-10-23 vattenfrågor
- 2023-11-07 artskydd
- 2024-02-07 genomgång av miljökonsekvensbeskrivningen innan godkännande av detsamma

Miljö kvalitetsnormer för ytvatten 2021-04-08

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 2021-10-06, 2023-06-07, 2023-11-07

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. Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets bedömning att de aktuella störningarna inte är av sådan betydelse att de omfattas av förbuden i 4 kap. 4 § 4 p. artskyddsförordningen samt att det därmed inte krävs någon dispens för åtgärder enligt järnvägsplanen.

Inte heller fladdermöss och groddjur bedöms påverkas av projektet.

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen 2024-02-07

Efter att länsstyrelsen läst miljökonsekvensbeskrivningen genomfördes ett möte för att låta länsstyrelsen ställa frågor. Länsstyrelsen önskade då ett förtydligande kring hur man påverkar möjligheten att i framtiden genomföra åtgärder för att uppnå vattenförvaltningens krav på vattenkvaliteten i Källeredsbäcken.

Inför sitt yttrande vill man även se en större tydlighet kring:

- att Räddningsverket var nöjda med redovisade räddningsvägar
- att frågor från kommunen kring markavvattnings-/diktningsföretagen lyfts inom Trafikverket

Efter mötet kompletterades miljökonsekvensbeskrivningen med önskad förtydligande kring bäcken. De andra punkterna har setts över i Samrådsredogörelsen.

Remissyttrande från Länsstyrelsen i Västra Götaland våren 2021

I 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 Källeredsbäcken 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 översvämningsrisk 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 miljökonsekvensbeskrivning.
- 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 lägpunkter 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 miljökonsekvensbeskrivningen tar vi gärna del av den riskbedömning som genomförts.

Svar 2023-09-05:

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

Utredningar och samordning med Mölndals stad visar 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 därmed behövs i planen.

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

Åtgärder som skapar mervärde för Kålleredsbäcken 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 miljökonsekvensbeskrivningen kommer att delges Länsstyrelsen.

Kompl. 2024-01-30

Påverkan på de arter som finns i området är beskrivna och påverkan bedömd enligt gällande lagstiftning. Se vidare i miljökonsekvensbeskrivningen.

Remissyttrande från Länsstyrelsen i Västra Götaland hösten 2023

I yttrandet på förslag till järnvägsplan daterad 2023-09-05 togs dessa punkter upp.

Miljökvalitetsnormer (MKN)

Länsstyrelsen önskar en redovisning av hur genomförandet av järnvägsplanen påverkar möjligheterna att följa MKN för vatten i berörda vattenområden. De trycker på vikten av att belysa påverkan på eventuella hydromorfologiska vattenkvalitetsfaktorer och inte bara vattenkvalitet.

Länsstyrelsen önskar en redovisning av beräknade föroreningsmängder i dagvatten vid nuvarande och framtida markanvändning. Kopplat till detta ber de om en redovisning av planerade reningsåtgärder och kvantifiering av reningseffekter. De efterfrågar även en redovisning av flödesökningar från både Trafikverkets och Västra Götalandsregionens anläggningar ställs mot planerade fördröjningslösningar.

Det påpekas att det finns åtgärdsbeting för fosfor och kväve för Kålleredsbäcken och Rivö fjord och vill att järnvägsplanen kompletteras avseende dagvattenhantering för att säkerställa att projektet bidrar till att minska belastningen på vattendraget.

Länsstyrelsen anser att det inte är motiverat att ta hela området fram till Kålleredsbäcken i anspråk i form av T4-tytor. De vill att det lämnas en buffertzona inom vilken arbeten som kan få negativ inverkan på vattendragets kantzon inte får genomföras.

Det behöver klargöras hur stor del av Kålleredsbäcken som påverkas av planerade erosionsskydd. Om det är en tillräckligt stor yta som påverkas för att orsaka betydande påverkan behöver detta utredas vidare.

Det finns andra verksamheter i avrinningsområdet som släpper ut ammonium. Hantering av byggdagvatten från installation av KC-pelare är därför av stor vikt då höjt pH kan reagera med ammonium och bilda ammoniak. Det ska säkerställas att byggdagvatten renas på erforderligt sätt.

Länsstyrelsen ber Trafikverket att se över de planerade åtgärderna så att de inte förhindrar genomförandet av det åtgärdsprogram Mölndals stad tagit fram för Kålleredsbäcken.

Svar 2023-11-13:

Trafikverket anser att den utredning av MKN som gjorts är tillräcklig. Påverkan på samtliga hydromorfologiska kvalitetsfaktorer finns redovisade i miljökonsekvensbeskrivningen på lämplig detaljnivå.

Trafikverket har valt att inte använda sig av StormTac som huvudsakligt underlag för att analysera effekter och konsekvenser avseende dagvattenkvalitet. Bakgrunden till beslutet är att underlaget som används för beräkningarna i StormTac för huvudsaklig aktuell markanvändning enligt järnvägsplanen inte är representativt för den anläggning som planeras. Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar även kvantitativa uppgifter gällande de dimensioneringsförutsättningar och volymer som är aktuella. Texterna om vilka föroreningar som kan förväntas uppstå planområdet har utvecklats och tydliggjorts.

Texterna gällande projektets påverkan på de åtgärdsbeting som finns för fosfor och kväve har utvecklats. Både fosfor och kväve är ämnen som inte uppkommer inom en järnvägsanläggning och projektet kommer därför inte bidra till utsläpp av dessa.

Ett T4-område är ett skyddsområde för hantering av vatten under byggtiden och är därmed en buffertzoon för att inte påverka Kålleredsbäcken.

Mängden erosionsskydd bedöms inte orsaka betydande påverkan då områden där sådana kan vara aktuella är få och avgränsade. Bedömd omfattning av erosionsskydden har lagts till i miljökonsekvensbeskrivningen.

Åtgärder för att inte Kålleredsbäcken ska påverkas av dagvatten under byggtid kommer att kravställas entreprenören. Skyddszoner finns längs kanterna av bäcken (T4-områden).

Dialog med Mölndals stad genomförs för att samordna planerade åtgärder.

Geoteknik

Länsstyrelsen vill lyfta fram att det behöver säkerställas att inga sättningar uppstår i samband med utbyggnaden av järnvägsplanen av hänsyn till närheten till övrig infrastruktur.

Svar 2023-11-13:

Stabilitetsberäkningar är genomförda och erforderliga åtgärder är framtagna för att bland annat inte påverka infrastrukturen i området.

Artskydd

Länsstyrelsen bedömer att de fältutredningar som genomförts är tillräckliga men anser att slutsatserna gällande effekter på fåglar behöver bearbetas ytterligare.

Länsstyrelsen belyser att rörsångare, sävsparv och buskskvätta är rödlistade som nära hotade. Inför godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen anser Länsstyrelsen att Trafikverket behöver redovisa de *faktiska* förutsättningarna för de rödlistade arterna att tillgodose sina fortplantningsbehov i närområdet, alltså även utanför planområdet. De vill att det ska framgå om järnvägsplanen innebär mer än en tillfällig populationsminskning för någon fågelart.

Svar 2023-11-13:

Underlag för bedömning av projektets effekter på aktuella arter har utvecklats i miljökonsekvensbeskrivningen och redovisades på möte den 7 november 2023. De

lokala populationerna bedöms idag vara livskraftiga och på en tillfredsställande nivå för de arter som häckar i de gräs- och högrörtsbevuxna områdena inom planområdet.

Biotopskyddade objekt

Länsstyrelsen önskar att Trafikverket utvecklar resonemanget kring varför stenmurarna inte bedöms ha någon övervintringsfunktion för grod- och kräldjur. Länsstyrelsen förordar att stenmurarna raderas under hösten för att undvika både övervintringstid för grod- och kräldjur och häckningstid för fåglar.

Stenmurarna bör ha en kulturhistorisk förankring och stenar som inte kan användas till återuppbyggnad på ursprunglig plats bör placeras som stenrösen på solbelysta platser i jordbruksmark.

Svar 2023-11-13:

Den primära skyddsåtgärden är anpassad för fåglar eftersom stenmurarna bedöms ha en begränsad funktion för övervintrande groddjur. Motiv för detta har utvecklats i miljökonsekvensbeskrivningen. Om möjligt rivs stenmurarna under sensommar och höst utifrån Länsstyrelsens synpunkt.

Stenmurar byggs upp i samma struktur som tidigare, vinkelrätt mot bäcken. Strukturen har bedömts ha en väsentlig koppling till upplevelsen av platsen samt vara viktig ur ett ekologiskt perspektiv.

Fornlämningar

Länsstyrelsen önskar att forn- och kulturlämningar markeras på plankarta med tillhörande upplysningstext. De önskar även att planbeskrivningen kapitel 3.7 *Kulturmiljö* kompletteras med karta som visar berörda forn- och kulturlämningar (se Figur 15) i miljökonsekvensbeskrivningen.

Svar 2023-11-13:

Planbeskrivningen uppdateras enligt önskemål. Enligt Trafikverkets krav på plankartor beskrivs inte fornlämningar på dessa.

Översvämning och skyfall

I kommande handlingar önskas ett förtydligande om att höjdsättningen på plankartan är ett resultat av anpassning mot översvämning samt att det ska framgå om teknikhusen är samhällsviktiga funktioner med behov av högre säkerhetsmarginaler.

Svar 2023-11-13:

Texten i Planbeskrivningen förtydligas enligt önskemål.

Markavvattning

Länsstyrelsen vill att Trafikverket utreder ifall åtgärder inom projektet utgör markavvattning. Det ska framgå i planhandlingen tillsammans med berörda fastigheter.

Svar 2023-11-13:

De planerade åtgärderna utgör inte markavvattning. Marken är blöt idag men avvattnas inte för aktuell byggnation.

Masshantering

Länsstyrelsen vill belysa att det inte är tillåtet att fritt återanvända massor med föroreningshalter i nivå med MKM (*mindre känslig markanvändning*) inom planområdet. Förorenade massor får inte tillföras ett område som inte är förorenat. Länsstyrelsen önskar även en konsekvensbeskrivning och riskbedömning kring återanvändning av massor med föroreningsinnehåll mellan KM (*känslig markanvändning*) och MKM (*mindre känslig markanvändning*). De vill att denna behandlar miljöpåverkan på platserna och dess påverkansområden. Utöver detta önskar de en beskrivning av eventuella upplag.

Inför godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen behöver resultatet av genomförda markmiljö- och sedimentundersökningar bifogas.

Svar 2023-11-13:

Inga massor kommer flyttas inom området så att nya områden blir förorenade. Texter i miljökonsekvensbeskrivningen är förtydligade.

2.2.2. Samråd med berörd kommun, Mölndals stad

Möten med kommunen har genomförts under hela processen och innehållet i dessa redovisas nedan. Kommunen har även fått handlingarna på remiss vid två tillfällen, våren 2021 och hösten 2023.

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.
- 2021-05-31 Ett möte på orten genomfördes i digital form där en, idag, inaktuell utformning redovisades.
- 2021-09-20 hölls ett digitalt samrådsmöte med Mölndals stad där Trafikverket gav 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.
- Möten för att diskutera placering av gång – och cykelväg samt bäckens behov av åtgärder har skett under hösten 2023 där utformning och gränssnitt har diskuterats.

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 service/gång- och cykelvägen, som kan nyttjas av Mölndals stad, placeras utanför stängslet samt att den

möjliggör en utbyggnad av en kompletterande serviceväg längs bäcken enligt staden önskemål.

- Trädridåer längs med Kålleredsbäcken föreslås och Mölndals stad tycker det är rimligt med vegetationsdungar på sin 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.
- Kärre bro har utretts och kommer inte att nyttjas som byggväg på grund av dålig bärighet.
- Åtkomst för Mölndal Energi till transformatorstationen i söder säkerställs genom att den inom ramen för ett förberedande arbete flyttas söder om bäcken.
- 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 barnkonsekvensanalys och gestaltning av området efterfrågas omsorg i utformningen vad gäller staketet, både kopplat till trygghetsaspekter och växtlighet.
Svar: 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.

Byggnader

- Mölndals stad ser gärna gröna tak på byggnaderna och att byggnaderna står ordnat och inte stökigt.
Svar: Gröna tak är en målsättning. Byggnaderna kommer stå ordnat för att få ett välordnat område.

Byggnadsverk

- Mölndals stad föredrar en träbro framför betong.
Svar: Materialval är inte beslutat. I järnvägsplanen fastställs utformningen men inte materialval. Det är skillnad mot detaljplan som möjliggör en högre detaljeringsgrad. Av byggnadstekniska skäl rekommenderas betong, men valda delar kan vara trä.

Underlag för samråd

- Mölndals stad efterfrågar tydliga exempel i handlingarna, gärna med bilder och referensexempel. Hur kommer det se ut från olika håll? De efterfrågar perspektivbilder med olika siktlinjer - vad syns från till exempel E6:an samt vid mörker med belysning? De vill att handlingarna förmedlar en helhetskänsla, förslagsvis med bilder från samordningsmodellen.
Svar: Gestaltningen fastslås i senare projektering, när bygghandlingar tas fram. Gällande siktlinjer så syns främst stadhallen från E6. Uppställningsspåren är en bit in, öster om Västkustbanan.

Övrigt

- Mölndals stad framför intentionen att fastställa gestaltungsprinciper i kommande Genomförandeavtal. Mölndals stad undrar om något kan göras åt området mellan E6 och Västkustbanan som idag ser tråkigt ut. Går det att ha ett roligare stängsel? Mölndals stad föreslår vintergröna växter, inte minst på stängsel. Perspektivbilder kommer visa var växtlighet behövs.
Svar: Berört område ingår inte i järnvägsplanen men frågan förmedlas till Underhåll som sköter befintlig anläggning.

Remissyttrande från Mölndals stad våren 2021

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 2023-09-05:

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:

Risken för läckage 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. 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.

Mölndals 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. Risken för brand i den norra delen bedöms som liten och den största brandrisken bedöms vara i anslutning till teknikbyggnaderna. I området 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. Avvattningsanläggningen bedöms därmed vara anpassad till den mängd släckvatten som bedöms kunna uppstå i dessa delar av anläggningen.

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

Svar 2023-09-05:

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.

Horisont år 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 Mölndals stads gällande översiktsplan. Mölndals 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:

Miljökonsekvensbeskrivning 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 Mölndals stad förutsätter kan ligga kvar som död ved i området då Trafikverket behöver avverka dem vid anläggningsarbetena.

Svar 2023-09-05:

Naturvårsobjekt påverkas inte av den aktuella planutformningen.

Miljö kvalitetsnormer (MKN)

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

Mölndals stad påpekar att tillgänglighet för drift och underhåll av Kålleredsbäcken 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.

Svar: 2024-01-30:

Åtgärder för att bidra till förbättring av kvaliteten på Kålleredsbäcken görs genom planteringar av kantzonen söder om den nya bron. I övriga områden (förutom längst i söder) försämras inte möjligheten.

Tillgängligheten för att utföra åtgärder för drift och underhåll har säkerställts genom att inte ligga dikt ann åfåran. Längst i söder där anläggningen ligger i direkt anslutning till bäckravinens kant kan servicevägen nyttjas för underhåll av bäcken.

Angående det kommande markavvattningsföretaget kan projekt Pilekrogen/Sandbäck inte utföra åtgärder som inte behövs eller förorsakas av aktuellt projekt. Frågan diskuteras mellan Mölndals stad och Trafikverket.

Mölndals 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 Källeredsbäcken 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 Källeredsbäcken och det planeras flera skyddsåtgärder till nytta för bland annat konnektiviteten i vattenförekomstens närområde och svämplan.

Gestaltning och Barnkonsekvensanalys

Mölndal poängterar vikten av en god gestaltning, området är viktig för dem eftersom det är entrén till Mölndal 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 gestaltungsprogram 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 gestaltungsåtgärder på stadens mark för att uppnå en högre nivå än vad som är möjligt enbart inom järnvägsanläggningen där möjligheterna är begränsade.

Mölndals 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 överväga utifrån fler aspekter än anläggningskostnad.

Svar 2023-09-05:

Synpunkten kommer att beaktas i den kommande detaljprojekteringen då utformning och materialval fastställs.

Mölndals 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.

Mölnadal 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 Kålleredsbäcken 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.

Mölnadal 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 Mölnadal 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. Som mest sträcker sig begränsningen 2 månader efter besiktning.

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 Mölnadal stad som ledningsägare behövs.

Svar 2023-09-05:

Trafikverket tackar för informationen. 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.

Mölnadal 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.

Remissyttrande från Mölndals stad hösten 2023

Koppling till upphävande av detaljplan

Mölndals stad avser att pausa upphävandet av detaljplaner vid händelse av en tidsförskjutning av planläggningsprocessen för den planerade järnvägen mellan Göteborg och Borås, delsträckan Almedal-Mölndal, inklusive Mölndals station. Staden är inte beredd att upplåta mark för uppställningsbangården om inte staden även får positiva effekter i form av tätare tågtrafik till och från Mölndals station.

Samordning med Göteborg - Borås

Mölndals stad vill trycka på vikten av att samordna mellan projekten Pilekrogen/Sandbäck och Göteborg-Borås. Eftersom anläggningarna ligger i en plats som utgör en entré till centrala Mölndal behöver gestaltningen ske med stor omsorg.

Anläggningarna som behöver flyttas, så som gång- och cykelvägen får inte placeras så att de riskerar att försvåra projekt Göteborg-Borås.

Svar 2023-11-13:

Samordning med projekt Göteborg - Borås sker kontinuerligt med fokus på genomförbarhet och utformning. Eftersom projekten har kommit olika långt i projekteringen fokuseras samordningen på att inte omöjliggöra och att i det mån det går, förbereda för Göteborg - Borås.

Gång- och cykelvägen

Mölnads stad vill lyfta att den nya gång- och cykelvägen bör placeras där det inte är så stora höjdskillnader och med gen dragning. De anser även att gång- och cykelvägen bör korsa Kålleredsbäcken på den nya bilbron och gå rakt över Kungsbackavägen i stället för den befintliga bron längre norrut. Detta för att minska mängden korsningspunkter på Kungsbackavägen och minska påverkan på kommande kapacitetshöjande åtgärder i Kålleredsbäcken.

Mölnads stad vill förlägga den nya gång- och cykelvägen längs Kålleredsbäcken och vill att projektet anpassas för att möjliggöra vägen. Den föreslagna dagvattenanläggningen får inte försvåra deras planerade dragning.

Svar 2023-11-13:

Utformningen av gång- och cykelbanan har justerats i anslutningen till Kungsbackavägen enligt önskemål. Placeringen längs med anläggningen är utformad så att Mölnads stad kan ansluta med en väg längs med bäcken.

Åtkomlighet till Kålleredsbäcken

Vägar, bro och stängsel får inte placeras så att de skapar otrygghet eller omöjliggör framkomlighet och åtkomst för drift och underhåll av Kålleredsbäcken.

Mölnads stad anser att servitutsområdet längst i söder som ligger närmast Kålleredsbäcken behöver smalnas av för att möjliggöra deras planerade kapacitetshöjande åtgärder i vattendraget. De vill även att Trafikverket utreder möjligheten att flytta servicevägen längre ifrån Kålleredsbäcken på samma sträcka.

Ytor för tillfällig nyttjanderätt får inte förhindra/begränsa möjligheterna att genomföra kapacitetshöjande åtgärder i Kålleredsbäcken eller anläggandet av en ny gång- och cykelväg. Mölnads stad önskar att nyttjandet av T-ytorna tidsbegränsas och att de kan delbesiktigas och återlämnas löpande under byggprocessen.

Mölnads stad anser att vissa T-tytor ligger för nära bäcken för att vara lämpliga för tänkt ändamål då de kan utgöra en skredrisk.

Ca 130 m norr om tennishallen finns några markområden som omges av servitut men som inte själva ingår i järnvägsplanen. Mölnads stad anser att dessa borde ingå i järnvägsplanen med servitutsrätt då det inte blir rationellt för dem att äga och underhålla marken.

Läget för den nya servicevägen påverkar Mölnads Energis transformatorstation längst i söder. Om stationen behöver flyttas får det nya läget inte påverka de planerade kapacitetshöjande åtgärderna i Kålleredsbäcken.

Svar 2023-11-13:

Möjligheterna att placera servicevägen längre från bäcken har utretts och diskussioner har genomförts med Mölnads stad för att maximera samordningen så mycket som möjligt utifrån befintliga förutsättningar.

T-områden längs bäcken är främst skyddsområden kommer inte påverka kommunens arbete utan reglerar endast Trafikverkets arbete. Dessa ytor säkerställer att arbete i närområdet för bäcken inte sker.

Utpekade områden norr om tennishallen är inte aktuella längre.

Transformatorstationen kommer flyttas i samråd med kommunen.

Buller

Mölnads stad anser att bullerskyddsåtgärder bör anläggas innan byggprojektet påbörjas. De önskar att Trafikverket bevakar överlåtelse av fastigheter som sagt nej till bullerskyddsåtgärder för att kunna ge samma erbjudande till de nya fastighetsägarna. De informerar om att bygg- och miljönämnden i Mölnads stad kommer följa upp bullerskyddsåtgärderna i den planerade tillsynen på Trafikverket.

Svar 2023-11-13:

Ambitionen är att genomföra bullerskyddsåtgärder i tidigt skede men tidpunkten kan idag inte garanteras. Erbjudande om skyddsåtgärder kvarstår efter ägandebyte men det är upp till den nuvarande ägaren att informera om detta.

Geoteknik

Mölnads stad vill att utredningar och riskanalyser avseende stabilitet görs för hela området, inte bara lokalt. Då det förekommer högsensitiv lera inom området behöver vibrationsalstrande arbeten bedömas ur geoteknisk synpunkt. Mölnads stad vill även lyfta att det under september 2023 inträffade ett skred i samband med driftåtgärder längs den aktuella sträckan av Kålleredsbäcken.

Svar 2023-11-13:

Trafikverket är medveten om skredet och har sett över det område som kan påverkas av byggnationen. Mätningar kommer genomföras vid arbeten som kan generera vibrationer.

Markföroreningar

Mölnads stad påpekar att Naturvårdsverkets generella riktvärden förorenad mark innefattar ett tiotal bekämpningsmedel. De vill att kommande arbeten inom förorenade områden anmäls till den kommunala tillsynsmyndigheten.

Svar 2023-11-13:

Texterna i handlingarna har justerats för att reflektera att det finns riktvärden även för flera bekämpningsmedel. Behov av anmälningar hanteras i det fortsatta arbetet i diskussion med berörda myndigheter.

Service- och räddningsvägar

Mölnads stad motsätter sig formuleringen under kapitel 4.3.3. i Planbeskrivningen angående att räddningstjänsten kan nyttja bron i söder om kommunen bygger om den. Om bron ska användas av räddningstjänsten anser Mölnads stad att Trafikverket behöver säkerställa att bron byggs med tillräcklig bärighet.

Svar 2023-11-13:

Texten är justerad och hänvisningar till eventuell redundant räddningsväg är borttagna.

Översvämningsrisk, markavvattning, VA-ledningar med mera

I en åtgärdsvalsstudie för E6 Kållerred (2022:115) framtagen av Trafikverket utreds åtgärder för Trafikverkets infrastruktur i anslutning till Kålleredsbäcken. Mölnads stad vill lyfta att det i denna framgår att Trafikverket har ett ansvar att samordna dessa åtgärder med bland annat projekt Pilekrogen/Sandbäck. I åtgärdsvalsstudien nämns även att frågan kring

markavvattningsföretag behöver redas ut och finna en lösning i närtid. Det kan bli aktuellt med en omprövning av befintliga företag och att nya företag fastställs.

Mölnbalds stad anser att delar av deras tillståndsansökan för vattenverksamhet behöver hanteras i Trafikverkets tillståndsansökan. Det gäller följande delar:

- Fördjupning och breddning av Kålleredsbäcken under och runt den nya bron
- Förstärkningsåtgärder för ny bäckserviceväg/gång- och cykelväg längs bäcken
- Rivning av gång- och cykelväg i norr och söder samt byggnation av ny bro i söder

Mölnbalds stad har VA-ledningar som berörs av projektet. Trafikverket avser att komplettera med skyddsror där VA-ledningar korsar spårområdet. Mölnbalds stad vill att dessa dras utanför det avstängda området för att möjliggöra säker drift. Dialog med Mölnbalds stad som ledningsägare önskas i fortsatt arbete.

Det vattenledning som behöver flyttas på grund av projektet behöver vara i drift utan avbrott. Därför behöver en ny ledning läggas innan befintlig ledning kan rivras. I det fall vattenledningen placeras under Trafikverkets serviceväg behöver det säkerställas att den inte påverkas av vibrationer och att akuta arbeten kan utföras på ledningen utan särskilda säkerhetsåtgärder eller tillstånd.

Befintliga VA-ledningar som berörs av anslutningsvägen och bropåfart från Kungsbackavägen behöver undersökas samt kompletteras med skyddsror och eventuellt flyttas. Mölnbalds stad vill granska och godkänna slutliga nya lägen för kommunala ledningar.

Svar 2023-11-13:

Projektet föranleder inte något behov av att reda ut och eventuellt ompröva befintliga markavvattnings-/diktningföretag eftersom deras funktion inte påverkas av planerade åtgärder.

I Trafikverkets tillståndsansökan för vattenverksamhet ingår de delar som påverkas av anläggningen, till exempel rivning av gång- och cykelvägen i norr. Samordning i utförandeskedet sker genom ett genomförandeavtal.

Fortsatt dialog kommer att ske med ledningsägare.

Svar: 2024-01-30

Frågor gällande markavvattnings-/diktningföretag och samarbetet mellan Trafikverket och Mölnbalds stad pågår utanför detta projekt och synpunkterna kommer vidarebefordras internt på Trafikverket.

Miljö

Mölnbalds stad håller inte med om Trafikverkets bedömning att deras översiktsplan från 2023 kan användas som underlag för nollalternativet. De anser att ett nolläge ska utgå från områdets nuvarande markanvändning.

Mölnbalds stad lyfter vikten av att hantera invasiva växtarter på ett sätt som förhindrar spridning.

Mölnbalds stad saknar en bedömning av hur andra djurgrupper än fåglar kommer påverkas att anläggningen kommer vara permanent upplyst. De undrar även vad som föranleder en belysning på 20 % effekt även när inga arbeten sker på platsen.

Mölnadal stad vill uppmantra Trafikverket att gå vidare med de planer som finns på att förbättra förutsättningarna för fisk att vandra upp i Alebäcken. De informerar om att det genomförts ett elfiske i Alebäcken under 2023 som kan användas som underlag.

Eftersom uppställningsspåren gör anspråk på naturliga gröna ytor där det bland annat finns häckande och stannande fåglar med skyddsvärde bör Trafikverket genomföra kompensationsåtgärder i järnvägsplanens närområde. Både Mölnadal stad och Trafikverket har tidigare identifierat grönområdet söder om Pilekrogen som är lämpliga för detta ändamål och Mölnadal stad vill att detta framgår tydligt i handlingarna och ingår i prövningen av järnvägsplanen och miljökonsekvensbeskrivning.

Mölnadal stad ser även gärna att Trafikverket anlägger en våtmark på den östra sidan av Källeredsbäcken som en kompensationsåtgärd.

Mölnadal stad informerar om att avledning av trafikdagvatten från E6 i södra delen av området går troligen via en dagvattenledning som saknas i kartmaterialet. Staden efterfrågar åtgärder för att rena trafikdagvattnet innan det leds ut i Källeredsbäcken. De vill att detta genomförs i samband med järnvägsutbyggnaden, även om det inte ingår i järnvägsplanen. Mölnadal stad vill uppmana Trafikverket att i detta skede försäkra sig om att järnvägsplanen inte omöjliggör eller försvårar för Trafikverket att rena trafikdagvattnet innan det avleds till Källeredsbäcken och Mölnadalån.

Mölnadal stad påpekar att det under driftskedet är viktigt att se till att de planerade dagvattenanläggningarna söka och att eventuella förorenade sediment omhändertas så att de inte rinner ut i Källeredsbäcken. Mölnadal stad till att Trafikverkets och Västra Götalandsregionens dagvattenanläggningar anmäls till stadens miljönämnd inför anläggandet.

Svar 2023-11-13:

Ett nollalternativ enligt Trafikverkets process utgår från beslutade planer vilket översiktsplanen från 2023 är.

Handhavandet av invasiva arter kommer krav ställas så det inte finns risk för dess spridning.

Miljökonsekvensbeskrivningen är kompletterad med andra djur än fåglar. Enligt Trafikverkets krav får en anläggning inte vara helt mörk utifrån en arbetsmiljöaspekt. Därför krävs enligt Trafikverkets regelverk en belysning på 20% även när ingen personal är närvarande. En nedsläckt anläggning inbjuder även till förstörelse och inbrott.

Planområdet medför inte några negativa effekter av betydelse för fåglar eller andra skyddade arter. Områden med motsvarande ekologiska funktioner finns i det direkta närområdet.

Trafikverket har säkerställt att man inte omöjliggör eller försvårar möjligheten att rena trafikdagvattnet från E6:an.

Byggskedet

Mölnadal stad informerar om att Kungsbackavägen är BK2-klassad. Om fordon som är tyngre än denna viktklass behöver nyttjas under byggtiden krävs dispens.

Mölnadal stad vill påpeka att det är viktigt med samordning med andra stora byggprojekt i Mölnadal för att inte skapa en betydande trafikpåverkan.

Trafikverket bör se till att eldrivna fordon eller andra fordon med hög miljöklass används under entreprenaden. Vägytor som trafikeras av lastbilar till och från arbetsområdet ska hållas rena för att förhindra damning av lerpartiklar och annat finpartikulärt material. Åtgärder som minskar denna typ av störning ska finnas på plats innan arbeten påbörjas.

Under kapitel 5.14.5 i planbeskrivningen står beskrivs att gång- och cykeltrafiken under byggtiden kommer ledas om väster om E6. För detta krävs upprustning avseende bland annat asfaltsskador, belysning och utformning. Omledning av gångtrafik kommer ske längs Kungsbackavägen.

Svar 2023-11-13:

Trafikverket tackar för informationen och tar med sig detta under upphandlingen av entreprenör.

Vid omledning av gång- och cykeltrafik kommer alternativa vägar säkerställas att de är trygga och upprätthåller en god standard.

Upptäckta felaktigheter

Mölnåls stad vill påpeka följande felaktigheter i samrådshandlingen:

- Grundkartan till plankartan och illustrationsplanen behöver uppdateras. Exempelvis stämmer inte fastighetsgränserna för Sandbäck 1:158 efter en fastighetsreglering 2022.
- I plankartan bör "JS2, T1"-ytan väster om Sandbäck 1:118 vara skrafferad.
- I plankartan bör symbolerna för "JS" och "JS, T" vara ljuslilafärgade.
- Längst i söder korrelerar inte plankartan (gulmarkerad T6 samt lilaskrafferad JS1.T1) med illustrationsplan gällande att lämna plats för nödvändiga kapacitetshöjande åtgärder i Kålleredsbäcken. Ytorna måste flyttas in i nordvästlig riktning.
- Avgränsningen av planområdet i Figur 3 på sida 13 av planbeskrivningen stämmer inte med plankartan i den norra delen när det gäller kopplingarna till Kålleredsbäcken.
- Tidplanerna i miljökonsekvensbeskrivning och samrådsunderlag för vattenverksamhet stämmer inte överens.

Svar 2023-11-13:

Trafikverket tackar för synpunkterna och ser över handlingarna.

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

Synpunkter på Samrådshandling daterad 2021-05-19

Sex synpunkter/yttranden inkom under perioden för det skriftliga samrådet, 2021-05-25 – 2021-06-15 och sammanfattas under nedan rubriker. Inget möte på orten genomfördes på grund av pandemirestriktioner.

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 genomförts 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 utretts 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.

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.

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, framför allt 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 och behovet av triangelspår söderut på Väst kustbanan 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 en 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 2023-09-05:

Samverkan sker mellan de projekten för att inte försvåra för en kommande utbyggnad mot Borås. Trafikverket har idag inget uppdrag att utreda eventuella kopplingar mellan Göteborg – Borås och Väst kustbanan.

Synpunkter på Samrådshandling daterad 2023-09-05

Ett möte på orten genomfördes 2023-09-12. Frågor, synpunkter och dess svar redovisas nedan. På mötet medverkade drygt 80 personer, exklusive personal från Trafikverket, kommunen och konsult.

De synpunkter/yttranden som inkommit under perioden för det skriftliga samrådet, 2023-09-05 – 2023-09-25, sammanfattas under nedan rubriker.

Buller

En inkommen synpunkt ifrågasätter slutsatsen om att bullerpåverkan kommer bli minimal och vill veta hur detta går ihop med erbjudandet av tilläggsisolering och fönsterbyten till vissa boende i Råvekärrsområdet. Den yttrande tyckte att dessa skyddsåtgärder antydde att projektet kommer innebära ett avsevärt ökat buller och uttryckte oro över att det kommer bullra på morgnar och kvällstid när många är hemma.

Svar 2023-11-13:

Den bullerutredning som gjorts inbegriper områdets totala påverkan från infrastruktur, det vill säga även befintlig väg och järnväg. Den kompletterande påverkan som den nya anläggningen kommer ha på den totala störningen är dock

liten. De fastigheter som det görs åtgärder på, kommer få en bättre bullermiljö än idag.

En yttrande har begärt om förtydligande kring hur man kommit fram till vilka fastigheter som erbjuds vilka bullerskyddande åtgärder och vad åtgärderna i praktiken kommer innebära. Den yttrande ifrågasätter hur gränsdragningen gått till då denna anser att en fastighet som ligger närmare bulleralstrande källor under byggtid erbjuds mindre omfattande bullerskydd än en som påverkas mindre under byggtid. En annan vill veta hur man gjort avgränsningen mellan vilka fastigheter som erbjuds SK1 och vilka som erbjuds SK2 (*Red.anm: dvs fasadåtgärder resp. åtgärder på uteplats*) samt hur har man bestämt i vilka fastigheter det skall genomföras inomhusmätningar avseende buller.

Svar 2023-11-13:

Behovet av åtgärder bedöms för driftskedet, det vill säga färdig anläggning, inte för byggskedet. 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. Utöver dessa inventeringar kommer inga mätningar att göras.

En boende undrar om det kommer göras något för att minska tågbuller genom Mölndal, exempelvis genom bullerplank. Kommer det bli fler än två spår och blir det någon översyn av hastigheten på spåren för att minska bullermängden.

Svar 2023-11-13:

I detta projekt görs åtgärder endast på fastigheter eftersom det är svårt att avskärma de i projektet, bulleralstrande spåren, på ett effektivt sätt. I det angränsande projektet Göteborg-Borås kommer man ha större möjlighet att se över hela passagen genom Mölndal.

Sättningar

Det har uttryckts oro kring skredrisk i området. Den boende vill veta ifall platsen undersökts noga avseende ras- och skredrisk samt vid händelse av stora regnmängder.

Svar 2023-11-13:

Området har undersökts och åtgärder kommer att vidtas för att minimera risken för ras och sättningar i området.

Natur, landskap och rekreation

En boende i området ser det som negativt att stora grönytor byggs bort.

Svar 2023-11-13:

Trafikverket förstår reaktionen men hoppas att de åtgärder som görs med nya planteringar och flytt av stenmurar kan uppväga en del av den negativa konsekvensen.

Gång- och cykelvägen

Synpunkter har inkommit om att framtagna utformning av gång- och cykelvägen innebär att den nuvarande raksträckan byts ut mot en sträcka som delvis har snäv svängradie. Snäv svängradie leder till sämre möjligheter att cykla snabbt längs sträckan vilket anses försvåra pendling. Man är även orolig över att det inte beslutats om en dragnings för gång- och

cykelvägen som ska ersätta den nuvarande och rädd för att det finns en risk att det inte blir någon gång- och cykelväg alls.

Svar 2023-11-13:

Trafikverket är medvetna om den dignitet som gång- och cykelvägen har för transport i området och kommer säkerställa funktionen, både under byggtid som när anläggningen är klar. Möjligheten att minska de snäva svängarna i början och slutet av aktuell sträcka har setts över och justerats något.

Flera synpunkter gäller den tillfälliga omledningen av gång- och cykelvägen som ska användas av cyklister under byggskedet. En önskan om att en ny permanent gång- och cykelväg i stället ska anläggas innan den nuvarande stängs av läggs fram. Det har även framförts önskemål om att säkerställa att god säkerhet uppnås vid anläggande av en temporär gång- och cykelväg, särskilt vid sträckan som går förbi Astra Zeneca, samt att vegetation mot järnvägen återställs för att utgöra en barriär mot ljud och vind för cyklister.

En yttrande har uppfattat det som att gående och cyklister kommer hänvisas till att nyttja Kungsbackavägen under byggtiden. Den yttrande anser inte att Kungsbackavägen är lämplig för användning som tillfällig gång- och cykelväg då den ses som otrygg redan i dagsläget och kommer upplevas som ännu mer otrygg om det ska gå tung byggtrafik på den.

Svar 2023-11-13:

Gång- och cykeltrafik kommer att hänvisas till befintlig gång- och cykelvägen väster om E6:an. Sträckan kommer ses över för att uppnå fullgod funktion innan byggnationen startar. För att uppnå full säkerheten för både nyttjare av gång- och cykelbanan som för området för byggnation, kan inte den permanenta banan byggas först.

I en synpunkt lyfts önskemål om att förtydliga att texterna om att gång- och cykelvägen används av ca 300 cyklister per dag gäller under lågsäsong. Siffran är högre under högsäsong och meningen i texten blir därmed missvisande.

Svar 2023-11-13:

Texten har förtydligats enligt synpunkt. Både cykeltrafik under låg- och högsäsong står nu utskrivet i löpande text.

Lokalisering

En medverkande under samrådsmötet 2023-09-12 vill veta mer om vilka de alternativa lokaliseringalternativen varit under lokaliseringsutredningen och hur Trafikverket kommit fram till att Pilekrogen/Sandbäck var det bästa alternativet för aktuell verksamhet. Den medverkande undrar ifall ett alternativ söder om Lindome station utretts då detta alternativ innebär att mindre befintlig bebyggelse påverkas och att ingen tennishall behöver rivras.

Svar 2023-11-13:

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) gällande omloppsnära uppställningsspår genomfört 2015 – 2018 där bland annat en placering i Lindome utreddes. Både ÅVS:en och en kompletterande utredning rekommenderade att uppställningsspår och depå etableras i Pilekrogen/Sandbäck.

Byggtid

En synpunkt från en boende i området är oroad över påverkan på kommunens LSS-boende. Personen berättar att det på boendet finns syn- och hörselskadade som kan utsättas för fara när de rör sig vid Kungsbackavägen som har problem med fortkörning. Den boende

rekommenderar att ett övergångsställe anläggs vid Hasseldungen. Personen vill informera om att det sedan tidigare sitter vibrationsmätare på huset på grund av att vägen utanför är känsligt för tung trafik.

Personen hoppas att det inte blir några transporter nattetid till bygget och föreslår sänkt hastighet längs Kungsbackavägen under byggtid.

Svar 2023-11-13:

Trafikverket tackar för bra idé och ser över möjligheten att sänka hastigheten under byggtid på Kungsbackavägen. Transporter under kvällar och nätter ska minimeras. De byggnader som bedöms bli påverkade av vibrationer kommer besiktigas innan och efter byggnationen.

Övrigt

En inkommen synpunkt gäller benämningen av Kålleredsbäcken. Den yttrande påpekar att namnet på vattendraget inom aktuellt planområde är Även enligt hävd. Lantmäteriet har kontaktats i ärendet och ändrat namnet i sina kartor.

Svar 2023-11-13:

Trafikverket tackar för intressant information men behåller "Kålleredsbäcken" då bedömningen är att det är det vedertagna namnet i området och i det kartmaterial som nyttjats.

En medverkande vid samrådet 2023-09-12 uttryckte sitt missnöje med mötet och framförde att det var trångt i lokalen och svårt att följa diskussionerna.

Svar 2023-11-13:

Trafikverket ber om ursäkt för att lokalen inte räckte till. Antalet personer som under tidigare samråd har visat intresse har varit lågt och planeringen gjordes utifrån detta.

En person vill veta hur fastigheterna kommer värderas med hänvisning till att Trafikverket tidigare inkommit med uppgift om att fastigheters värde kommer öka med 20 % jämfört med dagsläget. Personen medför en uppmaning om att Trafikverket ska vara ärliga och erbjuda tydlig information.

Svar 2023-11-13:

I detta fall kommer ingen inlösen vara aktuell och inga värderingar kommer göras.

En yttrande önskar att det ska samordnas bättre mellan aktuellt projekt och projekt Göteborg-Borås, något personen anser inte tas hänsyn till i Samrådshandlingen.

Svar 2023-11-13:

Samordning sker kontinuerligt med Göteborg-Borås. Den sammanfattande konsekvensen redovisas under 5.13 i Planbeskrivningen eller kapitel 13 i Miljökonsekvensbeskrivningen.

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 bland annat diskussion kring brandposter fördes och behovet av redundant räddningsväg.

Räddningstjänsten ställer inte krav på redundant räddningsväg i järnvägsplanen, men önskar att redundans säkerställs med hjälp av befintlig kommunal eller statlig infrastruktur. I Uppställningsspår Pilekrogens fall kan den kommunala gång- och cykelbron söder om planområdet utgöra redundant anslutning över Källeredsbäcken, förutsatt att den klarar Räddningstjänstens fordon.

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.

Svar 2024-01-30:

Trafikverket tackar för bra diskussioner under processen och vill fortsätta den under kommande arbetet.

Brandvatten kan tas från huvudvattenledningen längs anläggningen, alternativt från post inne på depån.

Vattenmyndigheten

Vattenmyndigheten i Västerhavets distrikt har tagit del av aktuellt projekt och deltagit på ett samrådsmöte den 8 april 2021 avseende påverkan på gällande miljö kvalitetsnormer. 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.

(Vattenmyndigheten har inte yttrat sig under 2023.)

SMHI

SMHI har tagit del av samrådet under våren 2021 och i sitt yttrande avgränsat till kompetensområdena hydrologi (enbart ytvatten) och meteorologi (inklusive luftmiljö och buller).

I preliminär miljökonsekvensbeskrivning 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.

Svar 2024-01-30

Dimensionsförutsättningarna har ändrats till att kunna fördröja 20 mm regn från järnvägen vilket är Mölndals stads krav. Det mängd regn som detta innebär, redovisas i handlingarna.

I ett yttrande 2023-09-18 undrar SMHI om anläggningen är dimensionerad för att hantera konsekvenserna av förändrat klimat så som ökad brandrisk, längre värmeböljor samt fler och kraftigare värmeböljor.

Svar 2023-09-05:

Just värmeböljor är inte en aspekt som studerats specifikt men samråd har hållits med Räddningstjänsten för att säkra upp för olika typer av risker.

SMHI anser att det inte framgår vilka utsläppsscenarioer som ligger till grund för dimensioneringen av anläggningen.

Svar 2023-09-05:

Handlingarna uppdateras med siffror som redovisar dimensioneringsförutsättningarna.

Mölndals Naturskyddsförening

I sitt yttrande under våren 2021 noterar Mölndals Naturskyddsförening att projektet beskrivs främja en begränsad klimatpåverkan och att en hänvisning till miljökvalitetsmålen 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 2023-09-05:

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.

Svar 2023-09-05:

Marken har inte odlats på många år och tillhör inte någon högre odlingsklass.

Mölnalds 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 och Trafikverket tackar för upplysningen.

Mölnalds stad avser att öka Kålleredsbäckens avbördningsförmåga med syftet att minska risken för framtida översvämningar. Naturskyddsföreningen har länge påpekat det meningslösa i att försöka åtgärda översvämningens problematiken i svämplan – i stället måste landskapets kapacitet att magasinera och avdunsta vatten uppströms avrinningsområdet öka. Som förslag lyfter Mölnalds 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 Mölnalds stad.

Odlingsföreningen Tillsammans

I sitt yttrande är Odlingsföreningen Tillsammans positiva till att Mölnalds stad har pausat projektet med Västfastigheters tågdepå, vilken berör fastigheten som föreningen nyttjar. Odlingsföreningen önskar en fortsatt dialog med Trafikverket och Mölnalds stad om det inte är möjligt för föreningen att vara kvar på platsen på grund av järnvägsprojektet 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.

Statens Geologiska Institut (SGI)

SGI har tagit del av Samrådsunderlag – Uppställningsspår Pilekrogen/Depå Sandbäck, daterat 2023-09-05. SGI har framfört att de inte har något att erinra på underlaget.

Mölnalds Tennisklubb (MTK)

Mölnalds Tennisklubb motsätter sig upphävandet av detaljplan 1481-P89/12 som krävs för godkännandet av järnvägsplanen. Det skulle vara förödande för klubben om de tvingas ta uppehåll i sin verksamhet för att Mölnalds stad inte hinner ta fram någon lösning.

Svar 2023-11-13:

Trafikverket förstår tennisklubbens oro och hänvisar till kommunen för svar på frågor om tennishallens framtid.

Svenska Tennisförbundet

Svenska Tennisförbundet motsätter sig upphävandet av detaljplanen då de anser att upphävandet i kombination med antagandet av aktuell järnvägsplan kan medföra förlorade spelytor för tennis. Detta vore förödande då det redan råder brist på spelytor.

Svar 2023-11-13:

Trafikverket förstår tennisförbundets oro och hänvisar till kommunen för svar på frågor om tennishallens framtid.

Svenska Tennisförbundet Göteborg

Svenska Tennisförbundet Göteborg motsätter sig kraftigt aktuell järnvägsplan och ber om att samråd ska genomföras mellan aktuellt projekt, Mölndals stad och MTK. De vill att det skall finnas en rätt tidsplan som säkerställer att MTK har en ny hall innan rivning. På grund av att det råder stor banbrist i Göteborg kommer MTK inte kunna nyttja andra tennisklubbar inom regionen.

Svar 2023-11-13:

Trafikverket förstår Göteborgs tennisförbunds oro och hänvisar till kommunen för svar på frågor om tennishallens framtid.

Elsäkerhetsverket

Elsäkerhetsverket har tagit del av samrådsunderlaget 2021 men har inga synpunkter i detta skede.

Elsäkerhetsverket har tagit del av samrådshandlingen från 2023 och har inga synpunkter.

Cykelfrämjandet

Cykelfrämjandet Göteborgs trafikutskott har lämnat yttrande på samrådet under hösten 2023. De anser att föreslagen gång- och cykelväg medför flera skarpa svängar som gör det svårt att navigera, försvårar samspel med andra trafikanter, försämrar komforten och ökar halkrisken vid halt underlag. Dessa saker motverkar villigheten att använda cykel för pendling. Eftersom de anser att det är störst olycksrisk vid korsningen med Kungsbackavägen har de tagit fram två egna förslag på utformning. Ett alternativ utgörs av cykelpassage eller cykelöverfart över Råvekärrsgatan och därefter liknande över Kungsbackavägen. Det andra alternativet använder den nuvarande bron och ansluter till anslutningsvägen norrifrån.

Cykelfrämjandet ser gärna också att Trafikverket undersöker möjligheten att anlägga gång- och cykelvägen närmare Kålleredsbäcken för en rakare sträcka, trevligare cykelupplevelse och större avstånd från motorväg och uppställningsspår.

De lämnar även ett förslag på omledning av gång- och cykelvägen under byggtiden. Det föreslås att gång- och cykelvägen ska gå längs med Kungsbackavägen från Råvekärrsgatan till anslutningen i områdets södra ände. Denna sträckning anser de även är lämplig för permanent bruk.

Svar 2023-11-13:

Trafikverket tackar för bra förslag och har i samråd med Mölndals stad sätt över utformningen i enlighet med Cykelfrämjandets förslag vid anslutningen till Mölndalsvägen. Trafikverket har dock valt bort en placering av gång- och cykelvägen i direkt anslutning till bäcken. Motivet till bortvalet är de geotekniska förhållandena längs bäckfåran samt att det ger större påverkan på naturmiljön och ett större totalt intrång i området. Kommunen har dock möjlighet att ansluta med en sträcka längs bäcken enligt förslag. En temporär väg längs Kungsbackavägen är tyvärr inte möjlig eftersom det på delar av sträckan inte finns utrymme.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU har avstått från att lämna ett platsspecifikt yttrande på den remiss som mottogs 2023-09-01. De hänvisar i stället till sina allmänna riktlinjer.

Strålsäkerhetsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten hänvisar i sitt yttrande från hösten 2023 till att

Folkhälsomyndigheten är tillsynsvägledande då detta fall inte avser miljöfarlig verksamhet och därför inte omfattas av strålskyddslagen.

Svar 2023-11-13:

Trafikverket tackar för yttrande och har haft samråd med regionala och lokala tillsynsmyndigheter för frågor gällande hälsa och säkerhet.

SJ Götalandståg

Möte har genomförts 2022-08-31 då nedanstående punkter framfördes.

Generellt

- SJ Götalandståg ser positivt på flödet inom anläggningen och att det går att köra in och ut samtidigt. De anser även att det är positivt att projektet återinfört en anslutning till Västkustbanan i södra delen av området.

Spåravståndet

- SJ Götalandståg framför att de är vana vid ett spåravstånd på 4,5 och 4,8 m. De meddelar även att snöröjning inte är ett stort problem.

Tågvärmeposter

- SJ Götalandståg ser positivt på att tågvärmeposter planeras vid varje tågplats. Tågvärmeposter överutnyttjas generellt inte men beslut om vad som får ställas upp och inte ändras kontinuerligt vilket för att det blir säkrare att ha poster på varje uppställningsplats. Alla tåg kan inte seriekopplas.
- De ser det som ett alternativ att dedicera vissa spår till tåg som behöver tågvärmeposter och endast ha tågvärmeposter vid spårändarna för övriga spår.
- Om spåravståndet endast är 4,8 m behöver värmeposterna stå i sicksack. Dock räcker det då att ha posterna mellan vart annat spår vilket skulle vara en smidig lösning.

Belysning

- SJ Götalandståg lyfter vikten av god belysning över området, särskilt när spåravståndet är tätt. Det behöver finnas både vanlig bangårdsbelysning och ljuspunkter för markering av hindersfrihetspunkter.

Städhall

- Anläggande av städhall i stället för en öppen plattform ses som positivt.

Arbetsmiljö, övrigt

- SJ Götalandståg ser det som önskvärt att minimera sträckan som tågförarna ska förflytta sig från anslutande kollektivtrafik, eller parkering, till tågen för att minska förflyttningstiden.

Svar 2024-01-31:

Trafikverket har säkerställt att det finns tågvarmeposter tillgängligt vid alla spår och belysning för god arbetsmiljö. Vår bedömning är att denna lösning med en gemensam entré till området ger en mer funktionell och tryggare lösning än den tidigare redovisade, även om sträckan blir något längre.

2.2.5. Samråd med ledningsägare

Synpunkter på Samrådshandling daterad 2021-05-19

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.

Mölnbalds Energi Nät AB har ledningar och en nätstation i området och möten kring dessa har genomförts under projektets gång. Påverkan på MENAB:s nätstationen i södra delen av planområdet har diskuterats.

Svar 2023-09-05:

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

Synpunkter på Samrådshandling daterad 2023-09-05

Ellevio

Ellevio har noterat att planområdet ändrats sedan samråd 2020 och 2021 och att deras fördelningsstation Råvekårr med tillhörande 130kV ledningsnät ligger utanför aktuellt planområde och inte berörs som tidigare. De framför att de har svårt att se hur de skulle kunna påverkas av planen men påpekar att eventuell flytt av kraftledningar kan medföra att de blir tvungna att söka ny linjekoncession för deras ledningar vilket beviljas av Energimarknadsinspektionen. Eventuella åtgärder som krävs för järnvägsplanens genomförande såsom flytt av kraftledningar bekostas av Trafikverket.

Ellevios områdesansvarig för Regionnät i området önskar löpande information om projektets framskridande.

Svar 2023-11-13:

Samråd med berörda ledningsägare pågår kontinuerligt.

MENAB

Mölnbalds Energi Nät AB (MENAB) har inom samrådsområdet några mellanspänningskablar samt en nätstation med tillhörande lågspänningskabel. Mottagningsstation XT12 Råvekärr är inmatningspunkt från regionnätet och är strategiskt viktig för elförsörjningen i Mölnbalds tätort och sydvästra Göteborg. MENAB framför att det måste säkerställas att arbete under byggnation inte kommer medföra några risker för mottagningsstationen eller för det stora antal kablar som finns i närheten av området.

MENABs bedömning enligt kartunderlaget är dock att mottagningsstationen och den stora mängden kablar som finns i anslutning till stationen nu hamnar utanför samrådsområdet. Dock står det i stycke 3.13.4 i samrådshandlingen att Mölnbalds Energi både har en mottagningsstation och ett flertal elkablar i planområdet. MENAB begär förtydligande i frågan.

Vidare tar MENAB i sitt yttrande upp att det markerade området i kartunderlagen finns ett antal högspänningskablar som är förlagda med tekniken styrd borrhning i väst-östlig riktning under motorväg och järnväg. I samrådsunderlaget (5.3.1) står det att ledningarna ska friläggas och sänkas för att säkerställa deras skydd. MENAB menar att detta inte är möjligt och att det därför krävs en dialog kring hur ledningarna ska säkras. Antingen behövs styrd borrhning genomföras under hela järnvägsområdet och motorvägen eller så behöver ledningarna dras om i en annan sträckning på östra sidan järnvägen till mottagningsstationen. Detta arbete måste utföras innan arbete påbörjas i närheten av kablarna.

MENAB har en nätstation i södra delen av planområdet som de bedömer påverkas av projektet och därmed behöver flyttas. Dialog har redan påbörjats men MENAB vill påpeka att de förutsätter att Trafikverket står för kostnaden för flytt av både nätstationen och elledningarna.

MENAB vill även uppmärksamma Trafikverket på att elanslutningen till Depå Sandbäck sker från MENABs elnät.

Svar 2023-11-16:

Trafikverket är medveten om problematiken och kommer under framtagandet av bygghandling, tillsammans med Mölnbalds Energi Nät AB, ta fram lösningar för aktuella ledningar.

Nordion Energi

Nordion Energi AB där bland annat Swedegas AB ingår har tagit del av samrådshandlingen. De förmedlar att då det är oklart med sträckningen för järnväg mellan Göteborg – Borås i kombination med att de upplever att det inte finns en slutlig teknisk lösning eller tidplan för att säkerställa samexistens mellan Pilekrogen/Sandbäck och Nordions verksamheter kan de inte godkänna placeringen av Uppställningsspår Pilekrogen utan skyddsåtgärder. De meddelar även följande punkter rörande Swedegas gasledning:

- Sökande måste utreda hur utbyggnaden påverkar det katodiska skyddet på deras högtrycksledning och vilka åtgärder som behövs för att förhindra fara för person eller gasledning genom elektrisk påverkan. Trafikverket måste visa att den planerade anläggningen inte påverkar det katodiska skyddet
- Ifall en påverkan på gasledningen uppstår på grund av den planerade anläggningen ska Trafikverket bekosta avhjälpandeåtgärder.

- Högtrycksledningen har skyddsror under befintliga spår som har behov av att förlängas under uppställningsspåren.

Svar 2024-01-30:

För att inte behöva flytta gasledningen flera gånger, i förhållande till byggnationen av Göteborg - Borås, har Pilekrogen/Depå Sandbäck flyttat anläggningen från gasledningen. Avståndet är dock knappt och Trafikverket kommer ansöka om dispens för detta. Skulle det ändå uppkomma skador till följd av järnvägsanläggningen kommer Trafikverket bekosta detta.



TRAFIKVERKET

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

www.trafikverket.se