

RAPPORT

Samrådsredogörelse

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

Göteborgs stad/Partille kommun, Västra Götalands län
Järnvägsplan
2026-05-15



Trafikverket

Postadress: Vikingsgatan 2–4, 405 33 Göteborg

E-post: trafikverket@trafikverket.se

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

Konfidentialitetsnivå: 1 – Ej känslig

Dokumenttitel: SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Författare: AFRY

Dokumentdatum: 2026-05-15

Ärendenummer: TRV 2026/17319

Åtgärdsnummer: KOM-417315

Uppdragsnummer: 417315

Version: 2

Kontaktperson: Olivia Kuusk, Trafikverket

Innehåll

1 Sammanfattning	5
1.1 Samrådsunderlag	5
2 Samrådsrets.....	6
3 Samråd	7
3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan	7
3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse	7
3.1.2 Samråd med berörda kommuner	7
3.1.3 Samråd med kollektivtrafikmyndighet.....	11
3.1.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer	11
3.1.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda	15
3.1.6 Samråd allmänheten.....	18
3.2 Samråd vid utformning av planförslaget.....	18

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

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

1 Sammanfattning

Samråd är en fortlöpande process som pågår under hela planläggningsprocessen, fram till granskningen. Det innebär att Trafikverket tar kontakt och för dialoger med andra myndigheter, organisationer och berörd allmänhet för att Trafikverket ska få in deras synpunkter och kunskap. Samrådet kan se olika ut beroende på var i processen man befinner sig. Synpunkterna från genomförda samråd sammanställs i en samrådsredogörelse där Trafikverket också besvarar inkomna synpunkter. Trafikverket svarar kontinuerligt på frågor som inkommer via e-post och telefon från fastighetsägare och andra intressenter.

1.1 Samrådsunderlag

Samråd inför länsstyrelsens prövning av om projektet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan genomfördes under tiden 2026-03-02 – 2026-03-20.

Samrådsunderlaget var tillgängligt på Trafikverkets webbsida:

<https://www.trafikverket.se/vara-projekt/projekt-i-vastra-gotalands-lan/savenas-regerbangard-ombyggnad/>

2 Samrådsrets

Samrådsretsen är den grupp av människor, myndigheter och organisationer som Trafikverket samråder med. I enlighet med Lag om byggande av järnväg (1995:1649) och förordningen (2012:708) om byggande av järnväg ska samrådsretsen vid framtagande av en järnvägsplan omfatta berörd länsstyrelse, berörda kommuner och de enskilda som särskilt berörs. Regionala kollektivtrafikmyndigheter ska ingå i samrådsretsen om järnvägsplanen har betydelse för kollektivtrafiken.

Samrådsretsen har inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan utgjorts av:

Göteborgs stad	Naturvårdsverket
Partille kommun	Statens Geotekniska Institutet (SGI)
Länsstyrelsen i Västra Götalands län	Strålsäkerhetsmyndigheten
Västtrafik AB	Svenska Kraftnät
Säveåns fiskevårdsområdesförening	Transportstyrelsen
Jernhusen	Green Cargo AB
Västra Götalandsregionen	Hector Rail AB
Försvarsmakten	SHN cargo
Naturskyddsföreningen	Real Rail Sweden AB
Elsäkerhetsverket	TX Logistik
Energimyndigheten	Tele2 Sverige AB
Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)	GlobalConnect AB
	Skanova

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

3 Samråd

3.1 Samråd inför länsstyrelsens beslut om betydande miljöpåverkan

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

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

3.1.1 Samråd med berörd länsstyrelse

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

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

3.1.2 Samråd med berörda kommuner

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

3.1.2.1 Partille kommun

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

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

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

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

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

Trafikverkets svar

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

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

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

3.1.2.2 Göteborgs stad

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

Naturmiljö

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

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

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

Vattenmiljö och hantering av dagvatten

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

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

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

Förorenade områden

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

Ljudmiljö och vibrationer

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

Elektromagnetisk strålning

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

Trafikverkets svar

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

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

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

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

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

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

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

3.1.3 Samråd med kollektivtrafikmyndighet

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

Inga synpunkter från Västtrafik inkom under samrådsperioden.

3.1.4 Samråd med övriga berörda myndigheter och organisationer

3.1.4.1 Försvarmakten

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

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.1.4.2 Myndigheten för civilt försvar

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

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.1.4.3 Sveriges geologiska undersökning (SGU)

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

Allmänna riktlinjer infrastruktur

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

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

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.1.4.4 Statens geotekniska institut (SGI)

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

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.1.4.5 Strålskyddsmyndigheten

Strålsäkerhetsmyndigheten anser att magnetfältsnivåer vid närliggande bostäder och andra platser där människor vistas varaktigt bör redovisas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen, särskilt där nivåerna kan förväntas bli förhöjda. Myndigheten framhåller att det är miljöbalken som

ska ligga till grund för bedömningen av olika alternativ och av behovet av eventuella exponeringsbegränsande åtgärder.

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

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

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

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

Trafikverkets svar

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

Mot bakgrund av befintlig kunskap om elektromagnetiska fält från järnväg samt den begränsade trafikeringen på Fjällbospåret bedömer

Trafikverket att exponeringen vid närliggande bebyggelse är låg. Gällande referensvärden för allmänheten bedöms därmed normalt inte överskridas. Behovet av ytterligare redovisning eller eventuella försiktighetsåtgärder kommer att bedömas inom ramen för det fortsatta planarbetet.

3.1.4.6 Svenska kraftnät

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

Trafikverkets svar

Trafikverket noterar lämnad information.

3.1.4.7 Skanova (Telia Company) AB

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom planområdet

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

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

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

Trafikverkets svar

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

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

3.1.5 Samråd med de enskilda som kan bli särskilt berörda

De enskilda som kan bli särskild berörda bjöds in till skriftligt samråd via brevutskick. Samrådsperioden var mellan 2 mars och 20 mars 2026. Samrådsunderlaget hölls tillgängligt på Trafikverkets webbsida för projektet under hela samrådsperioden. I brevutskicket uppmanades fastighetsägare att meddela eventuella arrendatorer om samrådsremissen och inkomma med information om och kontaktuppgifter till verksamhetsutövare som kan komma att bli beröra.

Under samrådsperioden inkom sex yttranden från privatpersoner:

Påverkan på trafik, buller och vibrationer

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

Trafikverkets svar

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

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

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

Påverkan under byggtiden

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

Trafikverkets svar

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

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

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

Hälsa och teknisk påverkan

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

Trafikverkets svar

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

bebyggelse vara låg och gällande referensvärden för allmänheten bedöms normalt inte överskridas.

Säkerhet vid övergångar och passager

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

Trafikverkets svar

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

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

Påverkan på landskapsbild och boendemiljö

Några synpunkter rör att kontaktledningsstolpar och elledningar kan påverka utsikten, områdets karaktär och upplevelsen av boendemiljön. Det framförs önskemål om att stolparnas placering anpassas så att de i möjligaste mån inte hamnar i linje med bostadsfönster samt att deras utformning anpassas till befintliga stolpar i området. Det uttrycks också oro för att elektrifieringen ytterligare ska förstärka den industriella karaktären i området och påverka fastighetsvärden negativt. Det finns frågor om träd och vegetation längs spåret kommer att påverkas, exempelvis genom gallring, och om detta kan leda till ökad bländning från solcellsparken.

Trafikverkets svar

Elektrifieringen innebär nya kontaktledningsstolpar och ny kontaktledning med en viss visuell förändring. Inom området finns dock

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

3.1.6 Samråd allmänheten

Samråd för planeringsunderlag har inte utannonserats. Handlingen har dock hållits tillgänglig för allmänheten på Trafikverkets webbsida för projektet under hela samrådsperioden.

Inga synpunkter från allmänheten inkom under samrådsperioden.

3.2 Samråd vid utformning av planförslaget

Detta avsnitt kommer att kompletteras i den fortsatta planläggningsprocessen.

Trafikverket, Göteborg. Besöksadress: Vikingsgatan 2–4

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

trafikverket.se